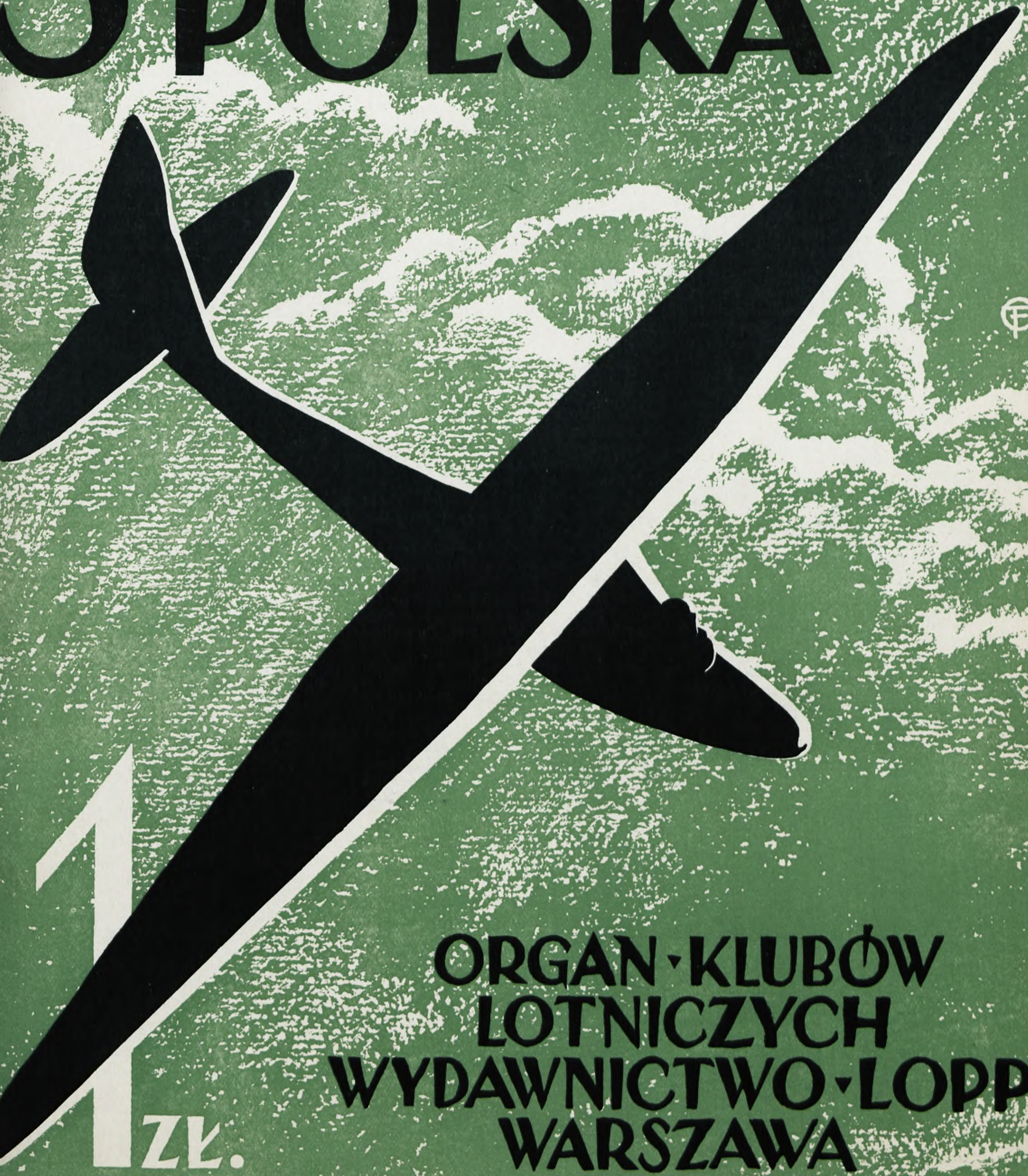
SKRZYDLATA POLSKA



1 ZŁ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH
WYDAWNICTWO LOPP
WARSZAWA

ROK II (VIII) CZERWIEC 1931 Nr. 6 (80)

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych. mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa. Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 701-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Bema 4.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 803-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Dąbrowskiego 5, S. O., pokój 113 — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drzewiecki).

Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3.

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski (dawniej Aer. Akad. we Lwowie) — Kaleczna 20a.

Poznań. Aeroklub Poznański (dawniej Aer. Akad. w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotn.) — Wały Zygmunta Augusta 15.

Wilno. Aeroklub Akademicki w Wilnie — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Śląski Klub Lotniczy — skrz. poczt. 391.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 113.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-1[illegible].
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW ważny od 1.IV.1931 do 15.IX.1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu	Kierunek	Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze
	↓ 15.50 o.	Warszawa	p. 10.10 ↑	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00 p.	Poznań	o. 8.00	
	↓ 15.30 o.	Warszawa	p. 9.50 ↑	
	17.20 p.	Bydgoszcz	o. 8.00	
	↓ 15.40 o.	Warszawa	p. 10.20 ↑	
	18.00 p.	Gdańsk	o. 8.00	
	↓ 16.00 o.	Warszawa	p. 9.30 ↑	
	18.00 p.	Katowice	o. 7.30	
z miastami Brno, Wien	↓ 10.40 o.	Warszawa	p. 15.00 ↑	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	12.30 p.	Kraków	o. 13.10	
	* 13.00 o.	Kraków	p. ** 12 30	
	* 13.40 p.	Katowice	o. ** 11.50	
	↓ 8.00 o.	Warszawa	p. 15.00 ↑	
	10.30 p.	Lwów	o. 12.50	
Katowice-Wien, połączenie codzienne z wyjątkiem niedzieli	↓ 10.40 o.	WARSZAWA	p. 15.00 ↑	Wien—Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30 p.	Kraków	o. 13.10	
	* 13.00 / ** 13.00 o.	Kraków	p. * 12 30 / ** 12.30	
	* 13.40 / ** ↓ p.	Katowice	o. * ↑ / ** 11.50	
	* 14.10 o.	Katowice	p. ** 11.20	
	* 15.55 p.	Brno	o. ** 9.35	
	* 16.10 o.	Brno	p. ** 9.20	
	* 17.00 / ** 15,50 p.	WIEN	o. * 9.40 / ** 8.20	
	↓ 8.00 o.	WARSZAWA	p. 15.20 ↑	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	10.30 p.	Lwów	o. 12.50	
	* 11.00 o.	Lwów	p. ** 12.20	
	* 12,30 p.	Cernauti*	o. ** 10.50	
	* 13.00 o.	Cernauti*	p. ** 10.20	
	* 15.40 p.	Galati	o. ** 7.40	
	* 16.00 o.	Galati	p. ** 7 20	
	* 17.20 p.	BUCURESTI	o. ** 6.00	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy i piątki,

[**] samoloty kursują tylko: we wtorki, czwartki i soboty,

o. — odlot,

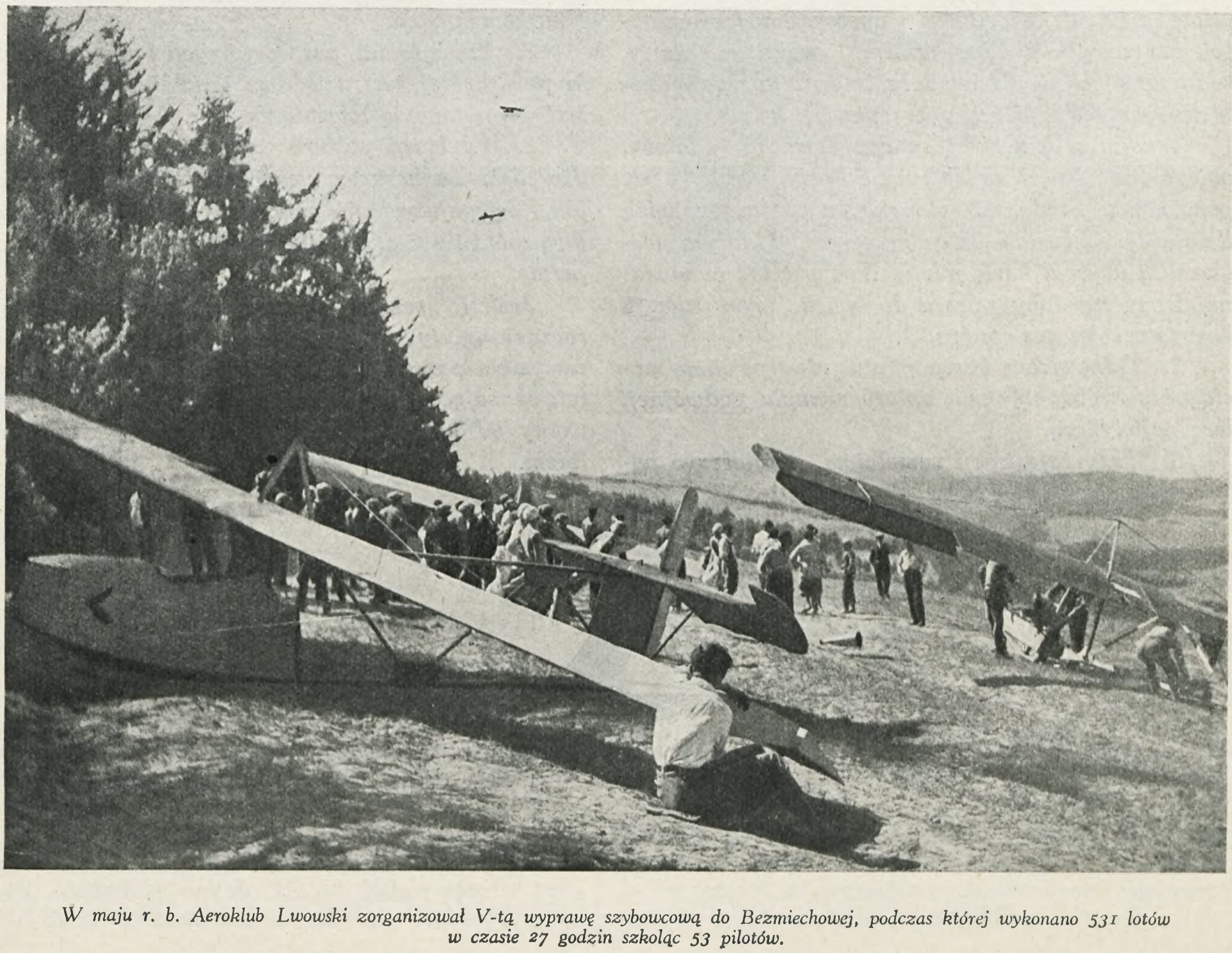
p. — przylot,

* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK II (VIII) CZERWIEC 1931 Nr. 6 (80)

Z BEZMIECHOWEJ



W maju r. b. Aeroklub Lwowski zorganizował V-tą wyprawę szybowcową do Bezmiechowej, podczas której wykonano 531 lotów w czasie 27 godzin szkoląc 53 pilotów.

NA WIDNOKRĘGU

Memorjał w sprawie ulg dla lotnictwa sportowego, zamieszczony w poprzednim numerze Skrzydlatej, nie został przez p. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego rozpatrzony ze względu „na ton i treść nienadające się do rozpatrywania przez władze urzędowe".

Przyznajemy, że styl memorjału odbiegał od urzędowego szablonu, zawierając część historyczną, utrzymaną w formie feljetonowej. Podkreślił to nawet oficjalnie przedstawiciel Rady Klubów, podpisując memorjał. Natomiast trudno nam jest dopatrzeć się innego, zarzucanego przez p. Naczelnika braku, mianowicie tego, że memorjał nie zawierał konkretnych propozycyj co do zmiany obowiązujących przepisów. Owszem, poszczególnie omawiane kwestje kończyły konkluzje, nadające się do konkretnego traktowania.

Na zawarte w liście p. Naczelnika wezwanie, powtórzymy je w porządku, w jakim wymienione były w memorjale. A więc:

1. Petenci proszą o ułatwienie osiągania karty pilota, a przedewszystkiem o uproszczenie formalności, związanych z odnawianiem corocznem karty, zwłaszcza jeśli chodzi o pilota, który lata z powodzeniem i przestrzega ściśle przepisy.

W tym celu należałoby dać możność pilotowi, ubiegającemu się o przedłużenie karty, poddania się ponownemu badaniu lekarskiemu któregokolwiek dnia w tym kwartale kalendarzowym, w którym swego czasu uzyskał kartę pilota. Ważność tak odnawianej karty trwałaby zawsze do końca tego samego kwartału roku następnego.

2. Odnowienie karty pilota nie powinno pociągać za sobą pobrania opłaty stempla podwójnej, lecz pojedyńczą.

3. Przy rejestracji samolotów wystarczyć powinna obitka tego samego typu maszyny, co rejestrowana, zamiast fotografji egzemplarza rejestrowanego, z namalowanemi znakami, które właściwie można umieścić na maszynie dopiero po jej zarejestrowaniu.

4. Okresowe, kwartalne badania samolotów winny odbywać się kiedykolwiek w ciągu kwartału kalendarzowego, nie zaś ściśle co kwartał.

W wypadkach, gdy chodzi: 1) o dobrą maszynę w bardzo dobrym stanie, 2) o właściciela, który złożył dowody, że ma umiejętność i zamiłowanie do utrzymania samolotu w doskonałym stanie — ilość badań powinna być ograniczona do 2 rocznie.

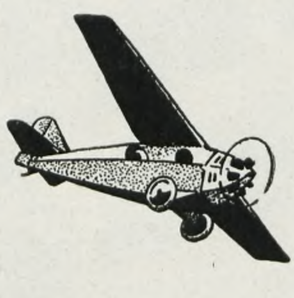
5. Petenci proszą o zmianę ustawy, ograniczającej możność lądowania do lotnisk użytku publicznego. Swobodę lądowania winny ograniczać jedynie względy na bezpieczeństwo publiczne i zakaz właściciela terenu, na którym ma się odbyć lądowanie.

6. Nie powinien istnieć przymus ubezpieczania samolotów od szkód względem osób trzecich, skoro taki przymus nie istnieje w stosunku do innych środków komunikacji.

7. Zapisywanie poszczególnych lotów do książki pokładowej jest uciążliwe i należałoby je uprościć przez zmianę formularzy.

8. Ponieważ pobierane opłaty za starty są bardzo niskie, a zarazem uciążliwe tak dla płacących, jak i ściągających je, należałoby chociażby na rokdwa, póki ilość płatników będzie mała, znieść je zupełnie.

Jeśli to jest niemożliwe, to należałoby zasięg rocznej opłaty za użycie lotniska rozciągnąć na wszystkie państwowe lotniska w Polsce tak, że pilot, okazujący kwit pauszalnej opłaty rocznej, byłby wolny od każdorazowych opłat przed każdym odlotem.



WSZYSCY LATAMY — SĄ NARTY POWIETRZNE!

Kierownicy organizacyj sportowych często popełniają zasadniczy błąd, który polega na przeoczaniu tego pewnika, że klub sportowy dopiero wtedy spełnia w całej rozciągłości swe zadanie, kiedy daje możność uprawiania danego sportu nietylko pewnej wybranej grupie, ale wszystkim swoim członkom.

Do osiągnięcia tego właśnie celu powinny zmierzać wszystkie usiłowania i dążenia kierownictwa klubu. I dopiero po zaspokojeniu głodu całej masy członków tym artykułem pierwszej potrzeby, jakim jest dla nich możność zasadniczego uprawiania danego sportu — można myśleć o luksusie w postaci — że się tak wyrażę — wyższej szkoły jazdy dla specjalnie uzdolnionej elity.

Prawda ta jest oczywistą — a jednak, niestety, przeważnie w klubach dzieje się inaczej.





Dlaczego?

Pierwsza odpowiedź będzie napewno: brak środków finansowych... Druga: konieczne są pewne wyczyny rekordowe owej elity właśnie dla przyciągnięcia szerszych mas i wlania w nie, czy też podtrzymania w nich ducha sportowego. Może byłaby jeszcze trzecia odpowiedź: względy sprawiedliwości wymagają, by ludzie, którzy dają z siebie klubowi więcej, niż ogół członków, mieli też większe od tego ogółu uprawnienia.

Żadna z tych odpowiedzi nie jest pozbawiona słuszności. Ale rozważmy je z najwyższego punktu widzenia.

Zacznijmy od ostatniej: to, co w niej powiedziano, to są już pewne finezje. Ale czyż nie jest kwestją nietylko subtelnych jakichś odcieni naszego poczucia sprawiedliwości, ale już poprostu kwestją uczciwości danie każdemu członkowi tego, dla czego wstąpił on do klubu i za co właściwie płaci składki?

Co się tyczy drugiego punktu, to możnaby tu przytoczyć szereg faktów z życia klubów sportowych, względnie wogóle danych gałęzi sportu, które to fakty wykazałyby, jak wielkie niebezpieczeństwo kryje w sobie ta kwestja. W tych rozważaniach chodzi mi właśnie o zwrócenie na to niebezpieczeństwo uwagi.

Sięgnę do obserwacyj, jakie poczyniłem przed paru laty w pewnym klubie sportowym. Przystań wioślarska. Króluje na niej niepodzielnie grupa „regatowców". Treningi reprezentacyjnej ósemki są ośrodkiem całego i wyłącznego zainteresowania leaderów klubu. Rasowe łodzie zachwycają oko wytworną linją. Tymczasem — dla szerszego tłumu powołanych (do płacenia składek), ale nie wybranych (do wiosłowania) brak półbąków, brak instruktorów do treningów, które mają im dać nie puhary, wieńce i oklaski na zawodach, ale — piękną rozrywkę po pracy i — zdrowie. Tableau...

Jaskrawszy jeszcze może wypadek był z pewną drużyną hokejową, która — stanowiąc rzeczywiście zespół wysokiej klasy — również popełniła błąd zamknięcia się w towarzystwie wzajemnego uwielbienia .Po szeregu świetnych wystąpień w kraju i na arenie międzynarodowej nadszedł pewnego roku krach: wskutek zaostrzenia przestrzegania warunku, by członkowie drużyny byli akademikami, trzeba było zupełnie zrezygnować z udziału w pewnych mistrzostwach ku kompromitacji sportu polskiego, ponieważ... wielu z owych kapłanów krążka kauczukowego od lat ze stanem akademickim nic już wspólnego nie miało oprócz tego, że — zajmowali w drużynie miejsca akademików.

Przytoczyłem dwa przykłady negatywne. A teraz trzeci — i ostatni — pozytywny. Tą gałęzią sportu, która miała szczęście dzięki warunkom naturalnym uniknąć owych wypaczeń, jest — narciarstwo. W ostatnim sezonie miałem możność obserwować w stolicy tego sportu — jego powszechność. Małe, kilkuletnie szkraby, robiące śmiałe kristjanje albo błyskawiczne szusy po 45-stopniowych pochyłościach — i to często na prymitywnych „deskach" własnego wyrobu — nasunęły mi te refleksje.

Czyż nie powinno być pragnieniem każdego działacza lotniczego tak samo szerokie spopularyzowanie sportu powietrznego?

Tutaj wyłania się owa poruszona na początku kwestja finansowa. Sprawa jest ciężka, bezwątpienia. Nie da się załatwić kilku pociągnięciami pióra. I narazie chodzi mi tylko o to, by jasno i wyraźnie uświadomić sobie, co powinno, co musi być celem naszych dążeń.

A powtóre — pragnąłbym zwrócić baczną uwagę całej rodziny lotniczej na pewną drogę, która — wydaje mi się — mogłaby najprędzej i najracjonalniej doprowadzić nas do owego celu.

Jest nią narciarstwo powietrzne — szybownictwo.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, że

1) koszt szybowca jest ułamkiem kosztu silnikowca, a nadto

2) szybowce budować można prostemi stosunkowo środkami, wreszcie

3) odpada tu koszt materjałów pędnych i

4) jest tu znacznie większa swoboda latania w przeciwstawieniu do trudności, jakie stawiane są jeszcze u nas kandydatom na pilotów silnikowych — to będziemy musieli przyznać, że zagadnienie to powinno być obecnie wysunięte na czoło spraw, interesujących ogół lotników. Muszą wziąć je pod głęboką rozwagę zarówno zarządy aeroklubów, jak i władze lotnictwa.

Jedyna niedogodność, jaką jest w lotnictwie bezsilnikowem konieczność rozporządzania odpowiedniemi szybowiskami, a więc organizowania specjalnych obozów szybowcowych, okaże się małoznaczącą, gdy uprzytomnimy sobie obecne rozpowszechnienie obozów harcerskich, przysposobienia wojskowego, ośrodków sportowych i innych (a nawet istnienie przecież specjalnych centrów lotniczych). Wystarczy część ich urządzać na odpowiednich dla szybownictwa terenach, a kwestja ta będzie rozwiązana. Zresztą — przykładem świeci tu Aeroklub Lwowski, który szybowisko w Bezmiechowej potrafił stworzyć własnem staraniem.

Pozatem — wstępne przygotowanie, pierwszy krok szybowniczy, można przeprowadzać na każdym nieomal terenie, mając do rozporządzenia siłę pociągową w postaci samochodu, o który przecież dzisiaj jest tak łatwo, że chyba każdy klub może sobie nań pozwolić.

A napewno znalazłby się także cały szereg odpowiednich do szkolenia początkowego tereników, że znowu przytoczę pomocnicze szybowisko Aeroklubu Lwowskiego, Malechów pod Lwowem. Piloci, kótrzy odbyli na nim pierwsze „szurania" i skoki, w Bezmiechowej zdobyli już kategorję C, a jeden z nich przesiedział odrazu w powietrzu prawie godzinę, pierwszy raz w życiu przebywając w powietrzu tak długo...

Proszę tylko pomyśleć: młody chłopiec, który na samolotach silnikowych odbywał czasem tylko małe przejażdżki nad lotniskiem ,jako pasażer, spędza po krótkiem szkoleniu na bezsilnikowcach prawie godzinę w powietrzu jako pilot. Na szybowcu.

Już ten jeden fakt — a tembardziej w zestawieniu z ogólnemi wynikami, osiągniętemi na majowej wyprawie bezmiechowskiej — powinien być dla wszystkich klubów rakietą, zwołującą całą brać lotniczą na start. Na start narciarstwa powietrznego — szybownictwa...

Posłuchajmy jeszcze, co mówią liczby o lotnictwie bezsilnikowem u naszego praktycznego, zachodniego sąsiada: około tysiąc dwieście szybowców i dziesięć tysięcy narciarzy powietrznych.

A więc — na start jaknajprędzej! Wszyscy latamy!

Inż. Cz. J. Kączkowski.

WARUNKI POPIERANIA INDYWIDUALNEGO ZAKUPU AWIONETEK

(Dalszy głos w ankiecie).

Ponieważ poglądy moje na kwestję subwencjonowania nabywców awionetek, poruszoną już w kwietniowym numerze Skrzydlatej, różnią się pod wielu względami z zapatrywaniami autora wspomnianego artykułu, zabieram głos w dyskusji, pragnąc, aby przed definitywnem rozwiązaniem zagadnienia było ono jaknajwszechstronniej oświetlone.

Zgadzam się, że Ministerstwo Komunikacji nie ma żadnych podstaw prawnych do robienia prezentów specjalnie zasłużonym dla Państwa pilotom. Byłoby karygodną rozrzutnością obdarowywać zasłużonych emerytów lotnictwa poto wyłącznie, aby osoby te mogły pochwalić się przed otoczeniem własnym płatowcem, który służyłby nietyle do lotów, ile na pokaz, biorąc pod uwagę brak zapału do latania u pilotów zasłużonych, a co za tem idzie — przemęczonych lataniem.

Z drugiej jednak strony, pozostawienie własnemu losowi, bez poparcia i pomocy, jednostek wybitnych, rwących się do pracy i czynu, gotowych polecieć dosłownie „na desce" i dających ciągłe dowody, że rozwój lotnictwa leży im również na sercu, jak i czynnikom subsydjującym zasługiwać będzie zawsze na potępienie.

W interesie władz subsydjujących leży wyłowienie jednostek wybitnych, uzdolnionych, doświadczonych i energicznych. A gdzież szukać doświadczonych jak nie pomiędzy starymi i zasłużonymi? Chyba ci starzy tylko dadzą gwarancję umiejętnego obchodzenia się z tak kruchym i kosztownym sprzętem, jakim jest nowoczesna, szybka awionetka, wypuszczona daleko poza granice lotniska macierzystego.

Tylko osobisty grafikon lotów, przelotów, godzin wylatanych, lądowań polowych dobrowolnych i przymusowych, uszkodzeń płatowców i t. p., prowadzony z miesiąca na miesiąc dla każdego z ubiegających się o subsydjum pilotów niezależnie od tego, czy jest on młodym czy starym lotnikiem, bę-

dzie w stanie dać dokładne pojęcie o kwalifikacjach petenta i o jego zapale do pracy w powietrzu. W wypadku równych szans przy różnej ilości wylatanych ogółem od wylaszowania godzin, wyższa liczba godzin rozstrzyga jednak na korzyść starszego pilota.

Nie oponuję zupełnie przeciwko pierwszemu punktowi następnego ustępu, gdzie mowa o konieczności podtrzymywania drogą subsydjów **krajowego** przemysłu lotniczego. Zastanowię się jednak dłużej nad punktem drugim tego ustępu, ponieważ idzie tu o kwestję niezmiernej wagi: **jakie** awionetki krajowe subsydjować? Ciekawy jestem ogromnie, co autor miał na myśli przez określenie: „dobre, to jest zupełnie odpowiadające swemu przeznaczeniu awionetki". Według mnie, istnieją dwie tylko kategorje awionetek sportowych (zapominam o klasach uświęconych tradycją), a mianowicie: rekordowe i użytkowe. Dotychczasowa nasza polityka subsydjów skłaniała się wyraźnie w kierunku rekordowym, po macoszemu traktując maszyny zbliżone do użytkowych. Bo przyznam, że konstruktorzy polscy nie dali nam jeszcze idealnej użytkowej awionetki. Typowym przykładem awionetki rekordowej będzie nasza RWD—4, maszyna droga, trudna w pilotowaniu dla niewprawnych, niebezpieczna przy lądowaniu polowem ze względu na konieczność delikatnego podejścia i długi wybieg, kosztowna w eksploatacji i skomplikowana w obsłudze, ślepa w prowadzeniu, niewygodna i męcząca z punktu widzenia usadowienia pilota, posiadająca wzamian jedną tylko zaletę: dużą szybkość lotu poziomą i pionową *). Wzorem idealnej awionetki użytkowej jest dziś niemiecka „Volksflugzeug" — Klemm-Daimler 19 MK, powolna w locie, łatwa w sterowaniu i przy lądowaniu poza lotniskiem, bezpieczna nawet dla niedoświadczonych i tania, zarówno w momencie kupna jak i w eksploatacji. Cena z silnikiem — 3500 Rm. Nasza JD—2 jest też wyjątkowo tanim typem płatowca (zapłaciłem za moją z silnikiem 500 zł. + 10 rat po 100 zł.), jednak własnościami aerodynamicznemi Klemmowi nie dorównywa.

Zarówno RWD, jak i Klemm, odpowiadają swemu przeznaczeniu. Pytanie jednak, który z nich służy lepiej sportowi i turystyce? Pytanie, czy prawdziwy sport i turystyka polega wyłącznie na zdobywaniu nagród w zawodach międzynarodowych, na podnoszeniu rozgłosu światowego pobijaniem coraz to trudniejszych i niebezpieczniejszych rekordów i na „rendez-vous" międzynarodowem?

Płatowce wielkie, o potężnych silnikach dużo lepiej wywiązują się z tego zadania niż awionetki.

Pocóż obarczać te ostatnie zadaniami ponad ich siły?

Latanie pod hasłem: „latajmy prędzej, wyżej i dalej od naszych sąsiadów" wypacza według mnie drogi rozwoju lotnictwa sportowo-turystycznego stwarzając typ awionetek odbiegający daleko od ideału, a zmierzający raczej w kierunku płatowca wyścigowego, nadzwyczaj niepraktyczny dla prywatnego nabywcy. To też niema się co dziwić, że tak mało mamy ich w Polsce. Celem zwrócenia uwagi zarówno konstruktorów, jak użytkujących i protektorów postawić należy przed lotnictwem turystycznem inne hasła, zresztą ogólnie znane i niepodawane w wątpliwość co do ich słuszności. Oto niektóre z nich:

„Lotnictwo sportowe — lotnictwo dla wszystkich".

„Turystyka powietrzna — swobodne i bezpieczne przenoszenie się z miejsca na miejsce drogą powietrzną".

„Przeloty tylko między lotniskami oficjalnemi nie zasługują na miano turystyki, która nie zniesie tak wielkiego skrępowania, jak ograniczenie swobody lądowania — do lotnisk i swobody zwiedzania — do oglądania wszędzie takich samych hangarów. Różnorodność wrażeń i przygód — oto podstawa istnienia i rozwoju turystyki powietrznej".

„Praktyczna awionetka turystyczna, awionetka niedalekiej przyszłości, to awionetka lądująca wszędzie".

Stworzenie typu polskiej awionetki praktycznej — oto palące zagadnienie dla czynników i władz popierających rozwój lotnictwa w Polsce.

Przyciągnięcie do kasty lotników tysięcy garnących się do niej, ułatwianie im tego zbliżenia, zniweczenie uprzedzeń i pozornych niekiedy przeszkód, oto następne cele i zadania.

Radykalnym sposobem tego zbliżenia z tłumem garnącym się do lotnictwa, to wyjście na jego spotkanie, czyli lądowanie samolotu poza lotniskiem. Każde takie lądowanie, oczywiście bez szkód i krzywdy właściciela terenu, to zwerbowanie nowej garstki zwolenników, a może i fanatyków latania.

Ponieważ lądowanie dziś jeszcze wymaga dość rozległych terenów, więc z konieczności ze względu na inną uprawę roli, jest ono wykonalne przeważnie w ośrodkach kulturalnych (majątki, osady fabryczne, cukrownie i t. p.), to znaczy w środowiskach ludzi wykształconych, majętnych, rozporządzających często funduszami na zakup samolotu, liczących się z czasem jako elementem wzbogacenia się przy odpowiedniem jego wykorzystaniu, słowem odczuwających korzyści, płynące z posiadania własnego samolotu, jednak nieorjentujących się zupełnie, czego można odeń wymagać i gdzie leżą granice bezpiecznego jego użycia.

Widok pewnego, bezpiecznego lądowania i takiegoż odlotu, stwierdzenie, że własne pastwisko jest idealnem lądowiskiem, omówienie z pilotem kwestyj dotychczas zagadkowych kształtuje w zdecydowany sposób poglądy świadków na stopień bezpieczeństwa i możliwości zastosowania nowoczesnej awionetki. Jestem pewien, że rozwiązanie problemu nauczenia się latać choćby drogą, nawiasem mówiąc dość ekscentryczną, stworzenia typu maszyny wyjątkowo łatwej w prowadzeniu, pozwoliłoby napoczekaniu werbować nabywców wytwórniom samolotów.

Cała zagadka rozwoju lotnictwa turystycznego leży mojem zdaniem w jaknajprędszem dokonaniu przewrotu, o którym tu wspomniałem.

Przewrót ten polegać zatem będzie:

1. Na wyeliminowaniu zupełnem obecnego typu awionetki rekordowej jako szkodzącej rozwojowi.

---

*) Z powyższą oceną nie godzi się Redakcja.

2. Na ograniczeniu użycia awionetki — zabawki, krążącej nad lotniskiem, pożytecznej chyba jako narzędzie rozrywki, dla udzielania „chrztu powietrznego" nowicjuszom, dla szkolenia i t. p.

3. Na stworzeniu typu awionetki — konia roboczego, lądującej wszędzie i latającej poto, aby przynieść właścicielowi jej realną korzyść, bądź to jako taksówka, bądź też jako narzędzie reklamy wyrobów własnych, jako punkt obserwacyjny posiadłości ziemskich i t. p.

Powtarzam: awionetka, przynosząca już dziś jej posiadaczowi realne korzyści pod takim czy innym pozorem stokroć więcej zasługuje na poparcie finansowe, niż ta, którą widzimy w powietrzu wyłącznie w 2 momentach: przy próbach technicznych i na konkursach.

Jestem zasadniczo przeciwny intencjom autora niewspomagania jednostek zaspakajających lataniem swoje ambicje osobiste. Dlaczego naprzykład nie popierać lotnika, posiadacza awionetki, który przez szereg miesięcy lata codziennie do biura odległego o kilka kilometrów od miejsca zamieszkania i spędza przerwę obiadową w domu dzięki tejże awionetce? Czyż awionetka użyta w ten sposób nie zainteresuje więcej setek osób noszących się z zamiarem nabycia takowej niż jeden rekord światowy wysokości pobity na innej? Czy jest to „zaspakajanie osobistych ambicyj jednostki", czy też najrozumniejszy sposób propagandy idei awionetki praktycznej? Czy bezinteresowne zakładanie przez właścicieli posiadłości ziemskich lądowisk stałych, oznaczonych białą farbą, napisem i wiatrowskazem tylko dzięki kilkakrotnym odwiedzinom awionetki na tych terenach nie jest korzystniejsze dla całokształtu rozwoju lotnictwa w Polsce niż jedna więcej nagroda zdobyta na międzynarodowych zawodach? Zjawienie się w roku bieżącym takiego właśnie lądowiska w okolicach Opoczna (Białaczów), historja z procesem o wiatrowskaz w Kroczewie (Zakroczym), na który nie pozwalała policja, pogłoski o powstaniu szeregu innych lądowisk dla awionetek są chyba jaskrawemi dowodami, że bezinteresowne, pozbawione wszelkiej presji z zewnątrz dążenie ziemian do posiadania lądowisk u siebie nie jest bynajmniej mrzonką.

O wpływie przynależności kandydata do jednej z organizacyj lotniczych niema co wspominać: przynależność ta żadnego wpływu na subwencję okazać nie powinna. Mniemanie autora, iż tylko kluby uprawiają istotnie i zbiorowo turystykę lotniczą jest twierdzeniem błędnem. Skłaniam się raczej w kierunku opinji inż. Rychtera (str. 62 Nr. 4 Skrzydlatej), który mówi „Maszyny klubów traktowane są narazie jako narzędzia treningu, doskonalenia się w lataniu i przeszkalania na inne typy". A zatem zadania sportu i turystyki ustąpiły w klubach miejsca zadaniom nauczania.

Skrytykuję wreszcie zasadę, iż awionetka subwencjonowana powinna wylatać rocznie 100—200 godzin na to, aby otrzymać przyznaną jej subwencję. Czy to aby dosyć? Czy rzeczywiście latanie nie zamieni się wówczas na „wiszenie w powietrzu" nad lotniskiem, jak to ma miejsce w niektórych formacjach lotnictwa wojskowego (np. w eskadrach treningowych) przy końcu półrocza celem wylatania dodatku lotniczego? Koniecznem jest stworzenie innego kryterjum, pozwalającego określić minimum pracy pożytecznej, wykonanej przez petenta. Jestem przekonany, że znaleźć kryterjum takie nie będzie trudno.

Z. Babiński, kpt. pil.

V-a WYPRAWA SZYBOWCOWA AEROKLUBU LWOWSKIEGO

„Bigel-marja — dżyn!..
Bigel-marja — dżyn!...
Bigel-marja — hurra!... hurra!... hurra!...".

Ten wojenny okrzyk Zakonu Bezmiechowców wyrywa się zwycięskim hejnałem z piersi, gdy się zaczyna mówić o V-ej Wyprawie Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego. Chciałoby się na całą Rzeczpospolitą — ba! — na wszystkie kontynenty świata rozgłosić jakimś naprawdę potężnym gigantofonem, że oto Powietrze jest nasze!... Że przecież, nie ustając w pracy, nie cofając się przed żadnemi ofiarami, nawet ofiarami własnej krwi, żywioł ten zdobyliśmy!... Że wreszcie przestaliśmy w Skrzydlatej Chorągwi być giermkami tylko — oto i my wdzieliśmy butnie ostrogi i pasy rycerzy powietrza!...

Już dzisiaj świetne wyniki naszych zachodnich sąsiadów, nie mówiąc o krajach innych, nie są dla nas niedościgłem marzeniem, legendą i nowym mitem ikarowym. Dzisiaj możemy już powiedzieć, że nietylko umiemy latać, ale możemy innych latania uczyć!...

Jeżeli sięgniemy pamięcią do niedawnych lat, kiedy na szybownictwo nie raczono u nas nawet zwracać uwagi, traktując je jak dziecinną, śmieszną zabawkę, i jeżeli spojrzymy na plon ostatniej wyprawy — wówczas szczególnie jaskrawo uświadomi nam się ta prawda, że zdrowa, słuszna sprawa musi przecież odnieść zwycięstwo, nawet nad ludzkiem niedowiarstwem i niechęcią.

W maju r. b. zwycięstwo idei szybowniczej zabłysło i u nas wreszcie pełnym blaskiem.

Ale — niech przemówią liczby... Podczas tej ostatniej, V-ej z kolei Wyprawy Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego, odbytej w czasie od 1 do 31 maja r. b. w Bezmiechowej, wykonano ogółem **531 lotów** w czasie ogólnym **27 godzin 14 minut 38 sekund**, i zdobyto **53 dyplomy pilotów szybowcowych.**

Czyż z takich wyników nie możemy być naprawdę dumni?!

Na ten wspaniały bilans złożyły się zgodne wysiłki kierownictwa wyprawy, uczniów-pilotów i wytwórców szybowców. Podnieść tu przedewszystkiem należy niesłychany zasób ciężkiej, wytężonej pracy, pełnej najgłębszego umiłowania lotnictwa i oddania

się jego sprawie, jaki włożył w kształcenie adeptów szybownictwa kierownik szkolenia, inż. Szczepan Grzeszczyk. Okazał się on nietylko z krwi i kości sportsmanem, ale i wspaniałym, niezastąpionym wprost instruktorem. Kto widział go przy codziennej, kilkunastogodzinnej orce, kto widział, jak poprostu przeżywał on każdy lot swojego ucznia, jak szczegółowo i z jakiem wczuciem się analizował w celach dydaktycznych każdy jego najmniejszy błąd — ten przyznać musi, że osiągnięte wyniki są nieomal wyłączną zasługą inż. Grzeszczyka. I jeśli na wyprawie tej nie padł nowy rekord, to zapisać to należy także jedynie na dobro inż. Grzeszczyka, który z samozaparciem i ofiarnością przerzucił punkt ciężkości swych wysiłków na kształcenie kadr nowych adeptów szybownictwa, nie zostawiając sobie ani chwili wolnej na osobiste wyczyny.

Odpowiedzialny i ofiarny trud prowadzenia całej wyprawy, z wieczną wyczerpującą walką o środki i o powiązanie końca z końcem, spoczywał na barkach p. Bolesława Łopatniuka, który — wykazawszy ponadto swą wybitną wartość, jako pilot szybowcowy — dobrze się zasłużył sprawie.

Podnieść także należy, że żmudne i kłopotliwe, a przecież zawsze chętnie i z zamiłowaniem podejmowane starania kierownika technicznego wyprawy, p. Bogusława Dąbrowskiego, walnie przyczyniły się do ogólnego sukcesu.

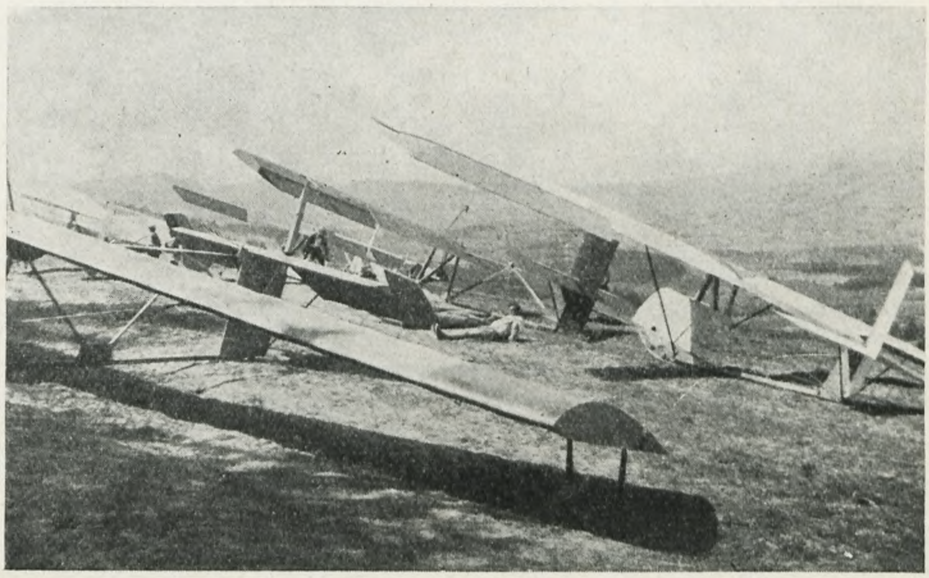
Złożyły się nań także zapał i zamiłowanie uczniów-pilotów, którzy tworzyli tętniący życiem i ochotą obóz fanatycznych wprost czcicieli lotu, a wreszcie — zasilenie taboru Aeroklubu Lwowskiego trzema doskonałemi szybowcami przez warszawską Sekcję Lotniczą.

Szybowce te, typu „Czajka", konstrukcji p. A. Kocjana, konkurując zwycięsko ze znanemi z poprzednich wypraw maszynami typu CW—3, w głównej mierze przyczyniły się do wylatania wspomnianych przeszło 27 godzin, co w zestawieniu z około 12 godzinami, wylatanemi na poprzedniej wyprawie, w której brał przecież udział szybowiec rekordowy CW—4, jest najlepszem świadectwem dla tych szkolnych aparatów.

Podkreślić trzeba także, że cały czas trwania wyprawy mógł być prawie w 100% wykorzystany dzięki doskonale dopisującej pogodzie. Wykorzystano go też znakomicie, o czem świadczą najlepiej osiągnięte wyniki.

Zrobiono mianowicie podczas tej wyprawy 20 kategoryj **A**, 17 kategoryj **B** i 16 kategoryj **C**. Warto tutaj zaznaczyć, że naprzykład Anglja posiada wogóle 15 pilotów kat. **C (najwyższej)** — i to wyszkolonych od samego początku pracy szybowniczej w tym kraju. (Polska posiada obecnie ogółem 19 pilotów tej kategorji). Okazało się więc, że potrafimy już dystansować nawet kraje o dłuższej tradycji lotniczej i o większych środkach — nietylko pod względem poszczególnych wyczynów, ale i organizacji szkolenia.

Najistotniejszym jednak sukcesem wyprawy, a zarazem najdobitniejszym i najbardziej rzeczowym argumentem, świadczącym o wielkiej wadze szybownictwa, jest fakt ,że z pośród owych 16 zdobytych ostatnio dyplomów kategorji **C** — trzy należą do pilotów szybowcowych czystej krwi, którzy nie prowadzili nigdy samolotów silnikowych.



Tabor V-ej wyprawy szybowcowej

Jak znakomitym wogóle sposobem szkolenia pilotów jest szybownictwo, niech powiedzą ścisłe liczby, odnoszące się do wspomnianych trzech adeptów lotnictwa bezsilnikowego:

P. Bolesław Łopatniuk (A. L.), który na poprzedniej wyprawie zrobił kategorję **A**, podczas ostatniej zdobył kolejno **B** i **C** i wylatał 3 godziny 36 min. podczas 40 lotów, w czem jeden piękny jego lot trwał 1 godzinę 40 sekund!... P. B. Łopatniuk pierwszy w Polsce zdobył kat. **C**, jako czystej krwi pilot szybowcowy.

P. Bolesław Baranowski (A. L.), przyjechawszy do Bezmiechowej także z kategorją **A**, zdobytą wczesną wiosną roku bież. w Malechowie, do szeregu sukcesów — prócz zrobienia obu następnych kategoryj — zaliczyć sobie może lot, trwający prawie godzinę (około 53 min.), przyczem wykonał on 30 lotów w czasie ogólnym 1 godzina 45 min. 5 sek.

P. Bogusław Dąbrowski (A. L.) wylatał 1 godzinę 3 minuty 45 sekund podczas 34 lotów, z których zwłaszcza jeden — prawie półgodzinny — zasługuje na wyróżnienie.

Te rezultaty mówią same za siebie. Piloci, którzy po tak krótkiem szkoleniu potrafią „siedzieć" w powietrzu po kilkadziesiąt minut... Bo przecież tak długi lot żaglowy, to dowód — oprócz znajomości i wyczucia powietrza — zupełnego opanowania maszyny.

I czyż pilot, który potrafi latać bez silnika, nie jest dopiero prawdziwym pilotem?

Pięknym również wynikiem, świadczącym o efekcie szkolenia szybowcowego, jest wyczyn p. Zygmunta Laskowskiego (A. L.), który, zaledwie zdobywszy na ostatniej wyprawie kat. **C**, wykonał odrazu poważny lot, trwający 2 godziny 10 min. 40 sek., stanowiący — jeśli tak można powiedzieć — rekord V-ej wyprawy, bliski rekordu polskiego.

Jeszcze jednym argumentem, świadczącym, że droga do istotnego rozpowszechnienia lotnictwa prowadzi właśnie przez szybownictwo, jest zdobycie kat. **A** przez panią Tulę Younga (A. L.), która uprzednio odbywała na silnikowcach małe przejażdżki tylko jako pasażerka. Jest to więc pierwsza polska pilotka wyłącznie szybowcowa.

Mamy obecnie w Polsce 4 pilotki szybowcowe: prócz panny Y. bowiem kat. **A** na ostatniej wyprawie zdobyła p. Hanka Henneberg (A. W.), kategorję **B** — panna Danusia Sikorzanka (A. L.) i p. Wanda Olszewska (A. L.), przyczem ta ostatnia osiągnęła następnie kat. **C**, jako pierwsza w Polsce kobieta, wykonując między innemi ładny, około 16-minutowy lot.

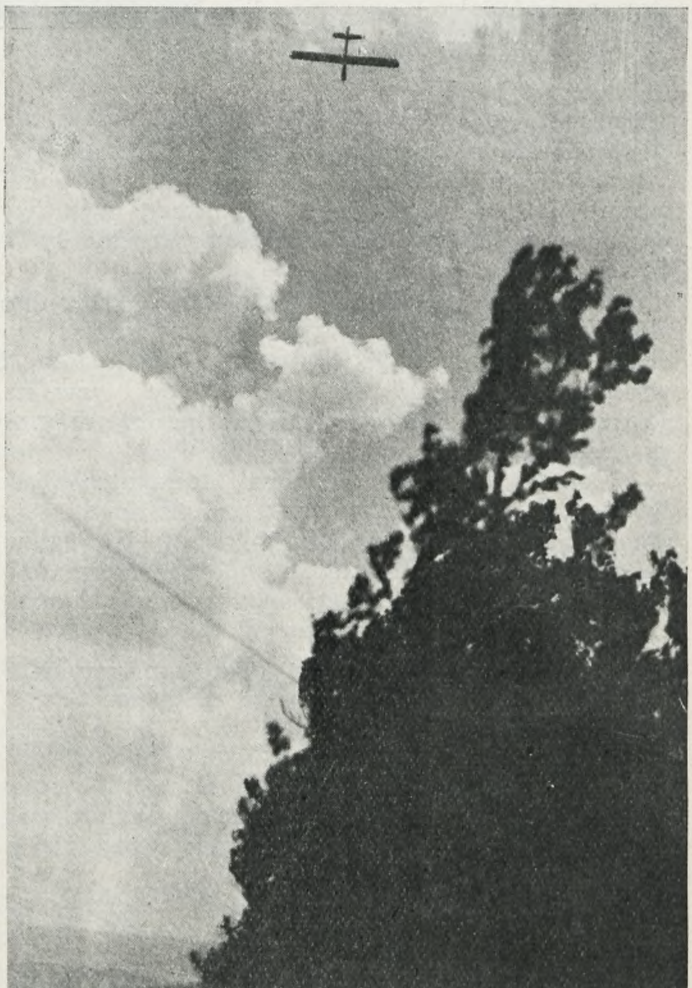
Prócz wyżej wymienionych, kat **C** zdobył p. Tadeusz Markowski (A. L.), nadto zaś 10 osób przeszło podczas ostatniej wyprawy pełne wyszkolenie, osiagajac kolejno kat. **A**, **B**, a wreszcie **C**, mianowicie: p. Z. Oleński (A. W.) oraz dziewięciu (na ogólną liczbę 10) oficerów pilotów, odkomenderowanych do Aeroklubu Lwowskiego na przeszkolenie szybowcowe, pp.: kapitanowie Jach i Godlewski, porucznicy Kurowski, Pietrasiewicz, Pietraszkiewicz, Pronaszko i Słowiński, podporucznicy Gajek i Malinowski.

Wszystkie loty wykonane były na aparatach szkolnych. Tabor stanowiły początkowo trzy CW—3 i jedna „Czajka", a w drugiej połowie wyprawy ponadto jeszcze dwie „Czajki" (jedna okapotowana) — wszystkie stanowiące własność Aeroklubu Lwowskiego — oraz jeden szybowiec przejściowy, konstrukcji p. Z. Elżanowskiego, z Aeroklubu Warszawskiego.

Jak już wspomniałem, „Czajki" pracowały rzetelnie, oddając wyprawie wielkie usługi i umożliwiając osiągnięcie tak świetnych wyników.

Długi szereg przytoczonych wyżej liczb i faktów przesłania może nieco istotną, żywą, a tak niezmiernie poważną treść, jaką stanowi plon V-ej wyprawy bezmiechowskiej. Ale przecież lotnicy nie z nazwy tylko, ale z zamiłowania i przekonania, potrafią właśnie z tych surowych a ścisłych danych





Loty „Czajki"



Grupa gości przyglądająca się lotom dwóch „Czajek" i CW — 3.

wyczytać nowe, ważkie wskazania i wytyczne, jakie winny nam przyświecać w pracy.

Pionierska, wytrwała i konsekwentna działalność Aeroklubu Lwowskiego wskazuje bowiem jasno i dobitnie drogę, jaką nietylko sport lotniczy, ale i lotnictwo zawodowe iść powinno.

Już same przytoczone wyżej liczby, tyczące się zwłaszcza czystej krwi pilotów szybowcowych, zmuszają poprostu do wyciągnięcia daleko idących wniosków. I napewno nie okaże się przedwczesnem twierdzenie, że, chcąc szkolenie pilotów — przyczem pod tą nazwą rozumieć należy i pilotów silnikowych — prowadzić istotnie racjonalną metodą, należy rozpoczynać je od szkolenia na szybowcach.

Jeśli spojrzymy z tego punktu widzenia na plon pracy Aeroklubu Lwowskiego, to będziemy musieli przyznać, że działalność tego klubu wykracza daleko poza zakres zwykłego sportowego życia. Przecież droga najmniejszego oporu, a największego efektu prowadzi przez lotnictwo silnikowe: raidy, zawody, rekordy— zwykłym, utartym wzorem.

Tymczasem A. L. krzywdzi niejako swoją grupę silnikową, przenosząc punkt ciężkości — zarówno pod względem włożonego trudu, jak i pod względem finansowym — na szybownictwo, czego wyrazem są wykonane już w tym roku w A. L. (w Malechowie i Bezmiechowej) 704 loty szybowe.

Nakazem więc chwili jest trzeźwa i sprawiedliwa ocena olbrzymiego znaczenia pracy, prowadzonej przez Aeroklub Lwowski dla rozwoju całego polskiego lotnictwa.

Można już bowiem dzisiaj powiedzieć, że — dzięki temu Klubowi—opanowaliśmy nietylko sztukę czystego latania, bez silnika, ale opanowaliśmy także całkowicie metody szkolenia pilotów. Departament Aeronautyki, który powierzył Aeroklubowi Lwowskiemu wyszkolenie wspomnianych oficerów, opinję tę napewno podziela.

Praca ta więc musi obecnie stanąć na trwałych, mocnych fundamentach, poparta nietylko moralnie, ale i materjalnie przez czynniki powołane.

Maj 1931 powinien być dla całej skrzydlatej Polski nowym etapem: od tego okresu nasz sport powietrzny — którego pierwsze tak piękne poczynania przytłumione zostały ostatnio ciężkiemi warunkami finansowemi—musi wkroczyć na nowe tory, które najpewniej i najszybciej doprowadzą nas do celu: rozpowszechnienia lotnictwa tak szerokiego, jak nart, wiosła i żagla.

Inż. Cz. J. Kączkowski.



WRAŻENIA ZAGRZEBSKIE

(Zamiast „Feljetonu").

Jugosłowianie rozesłali wici lotnicze, zwołujące narody wszelkie do Zagrzebia. Polskie lotnictwo sportowe orzekło, że z wielu względów powinniśmy się tam pokazać. Halewski kapitan starał się znaleźć pokrycie materjalne na koszty konieczne, z wyprawą związane, ale ani Ministerstwo, ani instytucje społeczne nie poparły tej imprezy.

Mimo to, Kluby zdecydowały wysłać „ekipy", pokrywając wydatki z własnych mizernych budżetów. I dobrze się stało, albowiem w Zagrzebiu lotnictwo polskie odniosło wielki sukces, zajmując przez kpt. Bajana pierwsze miejsce w konkursie akrobacji i drugie w ogólnej klasyfikacji, również przez Bajana osiągnięte.

Tak się stało. A jak to było — opowiem.

Wyruszyliśmy z Krakowa w trzy maszyny: RWD-4 — kpt. Halewski z Przysieckim — Warszawa, RWD-4 kpt. Bajan z Dzierzbickim — Kraków; Moth — Pruszkowski (to ja) z p. Okołowiczową — Warszawa. Lecieliśmy osobno z powodu nierównej szybkości maszyn, spotykając się dopiero w Aspern (Wiedeń), gdzie zastaliśmy kpt. Iżyckiego na RWD-4, reprezentującego Poznań.

W Wiedniu spotkaliśmy się z miłą pomocą benzynową świetnie wszędzie zorganizowanego Tow. „Vacuum Oil Company". Przedstawiciel Polskich Linij Lotniczych „Lot" orjentował nas w „terenie", zwyczajach i cenach miejscowych, za co dzięk mu się należy.

Rano nazajutrz machnęliśmy do Zagrzebia, już w cztery maszyny. W Zagrzebiu witani byliśmy uroczyście przez władze lotnicze wojskowe i sportowe z podpułkownikiem Parle Filipowicem na czele. Prawie jak u siebie w domu — nawet nazwiska te same. Byliśmy świadkami uroczystości poświęcenia przez mie-



Kpt. Jerzy Bajan z A. A. K., zdobywca pierwszego miejsca w akrobacji.

szane duchowieństwo samolotów sportowych, z których jeden był ofiarowany Klubowi Zagrzebskiemu przez Czechosłowaków. Uroczystość poświęcenia odbyła się w obecności i przy współudziale wysokich władz jugosłowiańskich.

Opiekę nad nami objął samorzutnie pułkownik Starzyński, polski attaché wojskowy. Konsula naszego wiatr wywiał z Zagrzebia, nawet ślad po nim nie pozostał w postaci choćby zastępcy. Popołudniu wstęp do meetingu, który miał się odbyć nazajutrz — pokaz wojskowego lotnictwa. Program zwykły, zakończony pokazową akrobacją trójki na A-wiach. Kapitan Bajdak, znakomity as jugosłowiański, w bardzo brawurowych, doskonale „czystych" w wykonaniu łamańcach powietrznych wykazał superwysoką klasę myśliwską. Ucieszyliśmy się widokiem Orlińskiego, ujrzawszy go niespodzianie. Szkoda, że P-6 nie było. Orliński na PZL-5 to coś, jak Neptun na śledziu, albo Zawisza Czarny na ośle.

Wieczorem wielka gala, balet w operze. W lożach lotnicy cudzoziemscy: Anglicy, Francuzi, Czesi, Austrjacy i my, Polacy. Poznajemy miss Spooner, kpt. Watt'a Arrachard'a, Risticz'a i innych. Bardzo piękny bukiet. Na scenie narodowy balet chorwacki, bardzo interesujący wzrokowo.

Nazajutrz meeting. Zawody I-sze — lądowanie na punkty; II — wyścig na trójkącie 29-kilometrowym — trzy okrążenia; III — konkurs akrobacji.

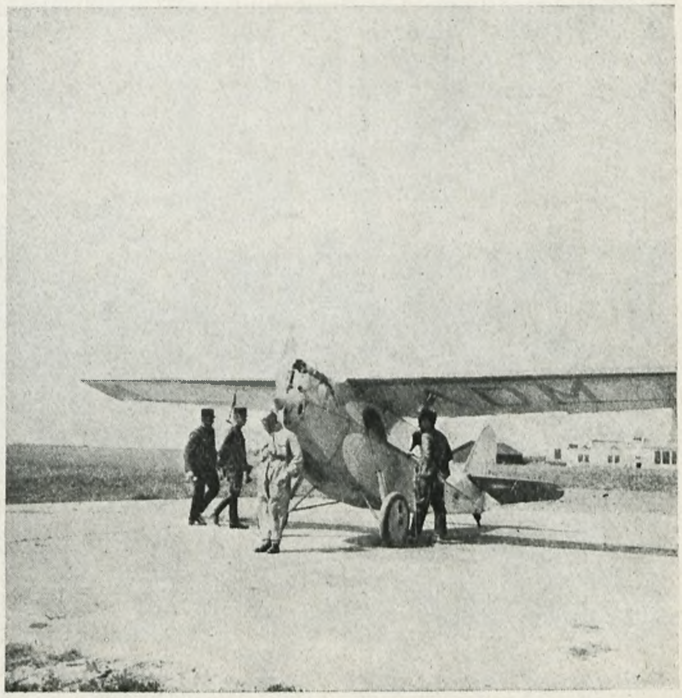
Można było stawać do każdej eliminacji oddzielnie. Z naszych stanęli: do pierwszej — kpt. Bajan, kpt. Halewski, kpt. Iżycki; do drugiej — kpt. Bajan, kpt. Halewski; do trzeciej — tylko kpt. Bajan. Niżej podpisany delegowany był do jury.

Rezultaty poszczególne wykazane są w załączonej tablicy:

Szczegółowe wyniki zawodów

L. p.	PILOT	Narodowość	Typ maszyny		Lądowanie na punkt Ilość punktów	Szybkość średnia w obwodzie zamkniętym		Konkurs akrobacji		Ogólna ilość zdobytych punktów w 3 konkurencjach	Uwagi
			płatowiec	silnik		km/g	punkty	Ilość figur	Punkty		
1	P. M. Watt . . .	Anglik	Moth	Gipsy	45,2	185	70,0	13	977,0	1092,2	I miejsce w klasyfikacji ogólnej
2	L. M. J. Balfour .	„	Puss-Moth	„	21,4	198	75,0	—	—	—	
3	Jackaman	„	„ „	„	50,0	205	78,0	5	144,2	272,2	I miejsce w lądowaniu na punkt
4	D. Blagojević . . .	Jugosłow.	Moth	„	39,2	186	71,0	7	242,3	352,5	
5	Miss Spooner . .	Angielka	Puss-Moth	„	44,0	207	79,0	—	—	—	II miejsce w szybkości
6	J. D. Armour . . .	Anglik	„ „	„	47,7	206	78,5	5	113,0	239,2	
7	Major Divis . . .	Czech	Šmolik Š 118	Walter	48,0	—	—	—	—	—	II miejsce w lądowaniu na punkt
8	V. Kolarik	„	Aero A. 12	Maybach	42,2	—	—	—	—	—	
9	Fr. Bousek	„	Avia A. 11	Walter	25,7	—	—	—	—	—	
10	K. Kutloch	„	Aero A. 12	Maybach	16,7	—	—	—	—	—	
11	Dr. T. Halewski .	Polak	RWD-4	Cirrus M III	31,8	171	65,0	—	—	—	
12	Kpt. J. Bajan . . .	„	RWD-4	Cirrus Hermes	13,0	180	68,0	13	1000,0	1081,0	II miejsce w klasyfikacji ogólnej I miejsce za akrobację
13	Kpt. M. Iżycki . .	„	RWD-4	„	39,4	—	—	—	—	—	
14	D. Stanisavljević .	Jugosłow.	Fizir	Walter	36,7	—	—	—	—	—	
15	J. Colnar	„	Bloudek XV	Cirrus M. III	18,1	184	70,0	—	—	—	
16	Fr. Eger	„	R. K. Dietrich	S. H. Simens	15,8	—	—	7	260,0	—	
17	Fr. Kercek	„	R. K	Salmson	26,0	—	—	—	—	—	
18	Kpt. P. Cencić . .	„	Moth	Gipsy	18,2	169	63,0	10	436,0	517,2	
19	Kpt. F. Gradisnik .	„	Puss-Moth	„	19,5	209	80,0	13	750,0	849,5	III miejsce w ogólnej klasyfikacji I miejsce w szybkości





Nasze awionetki w Wiedniu i w Budapeszcie

W siadaniu na punkt kpt. Iżycki zajął wcale dobre miejsce. W wyścigu kpt. Bajan i kpt Halewski zrobili bardzo ładną szybkość, ulegając jedynie silniejszym motorom. W akrobacji... Bajan otrzymał pełną, maksymalną ilość punktów możliwych do zdobycia, osiągając pierwsze miejsce w konkursie akrobacji, a drugie w ogólnej klasyfikacji.

Przyjemnie było słyszeć całe wyrokujące ciało sądzące, złożone z przedstawicieli wszystkich biorących udział narodów, orzekające na korzyść Bajana tak, że nie zabrakło ani jednego punktu do pełnej możliwości.

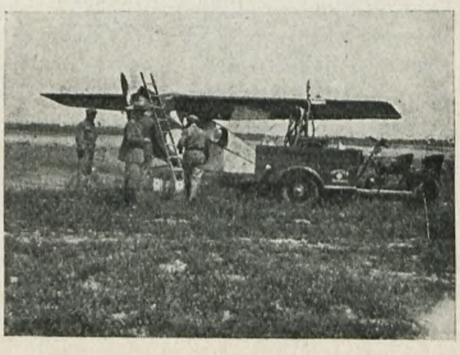
Jest to sukces ogromny, mający wielkie znaczenie propagandowe, zwłaszcza po niezbyt pomyślnych wynikach, jakie osiągnęliśmy w dotychczasowych zawodach.

W prasie naszej sukces ten odbił się zaledwie cichem echem, natomiast o każdej katastrofie lotniczej mamy ogromne, na naczelnych miejscach zamieszczane artykuły. O biegaczach, o tenisistach, o koniach i jeźdźcach polskich — pełno w naszych pismach, zaś takie sukcesy lotnicze, jak pierwsze miejsce Bajana w konkursie akrobacji, lub rekord Skrzypińskiego — zbywane są petitem. Oczywiście, ani Bajanowi, ani Skrzypińskiemu nie zależy na tem, ale sprawie samej, sprawie sportu lotniczego dzieje się krzywda. Coś jest niedobrego w propagandzie sportu lotniczego. Władze powołane powinny rzecz ująć i na przyszłość usprawnić.

Konkurencja była silna. Kpt. Watt, Anglik, cudeńka robił przedziwne, na plecach latał nawet, a wszystko wolno,



Puhar zdobyty przez kpt. Bajana



Zaopatrywanie naszych maszyn przez firmę Vacuum Oil Company.

łagodnie, jak krótka wskazówka na zegarze. Bajan zakasował go „fasonem". Urządził trochę Samosierrę, niezawodny polski środek na pozostawianie dobrego wrażenia na długo. Zrobił pełną akrobację, przeważnie nisko, stopniując od rzeczy prostych, aż do najtrudniejszych. To crescendo wywołało doskonałe wrażenie. Skończył „padając liściem", aż do samego dna lotniska.

Nie spodzewaliśmy się po RWD-4 takiej zwrotności. Okazuje się, że maszyna ta, odpowiednio wzmocniona, nadawałaby się doskonale do popisowej akrobacji, oczywiście w dobrych rękach.

Wieczorem bankiet srogi, z mowami różnojęzycznemi. Mogliśmy stwierdzić popularność Polski w Jugosławji, ponieważ toast na cześć Polaków wywołał większy aplauz, niż inne toasty. Kpt. Halewski złotouście podziękował, składając w ręce prezesa Aeroklubu Zagrzebskiego proporczyki imieniem klubów: Warszawskiego i Krakowskiego.

Nazajutrz, złożywszy wizytę prezydentowi miasta, odlecieliśmy do Budapesztu, gdzie witani byliśmy przez nasze przedstawicielstwo i Aeroklub Węgierski. Stwierdziwszy, że Budapeszt jest niezwykle pięknem miastem, raniutko nazajutrz wystartowaliśmy: moi towarzysze do Bratysławy, ja — do Wiednia, gdzie musiałem wstąpić do dawno niewidzianego muzeum, aby odświeżyć sobie wspomnienia malarskie.

Rajd ten wspominam obecnie jako coś bardzo udanego i ogromnie przyjemnego. Dzięki pięknej pogodzie i widoczności wspaniałej, góry, nad któremi przelatywałem, pozwoliły się należycie ocе-



Nasi zawodnicy w Wiedniu. Drugi — prof. Pruszkowski, dalej — p. Okołowiczowa, kpt. Bajan; ostatni — E. Przysiecki i kpt. Halewski.

nić. Wspaniałość szczytów, urok dolin, Dunaj, jezioro węgierskie i równina węgierska są to wspaniałości, których szybkie, nieuciążliwe oglądanie zgóry kwalifikuje lotnictwo jak błogosławiony sport, dostarczający turyście wrażeń niepodobnych do przeżycia w innych warunkach. A przeżyliśmy jeszcze burzę pod Budapesztem i lądowanie pociemku w dolinie górskiej w Rajczy, niedaleko Żywca.

Z powodu spóźnionej pory musiałem lądować w tak nieprzyjaznem miejscu, w byłem łożysku rzeki — z braku innego miejsca. Maszyna się cokolwiek uszkodziła ,ale po małej naprawie i wyzbieraniu kamieni przez życzliwą ludność, wystartowaliśmy do Krakowa, skąd do Warszawy. Towarzyszka moja zdała egzamin na piątkę.

A więc: Bajan niech żyje! Kapitan Halewski, szef całej wyprawy, niech żyje! Żyjmy sobie wszyscy, jak kto może. Będzie to trochę trudno, ile że zredukowano niektórym z nas (np. mnie) pobory o 40%.

T. Pruszkowski.

POLACY W ZLOCIE DO BUKARESZTU

W Zlocie Gwiaździstym do Bukaresztu wzięły udział 2 polskie samoloty. Jak to sobie przypominamy z poprzedniego numeru, jedną maszynę polską — Ł—2— zgłosiły Państwowe Zakłady Lotnicze, z załogą: kpt. S. Skarzyński i p. J. Wędrychowski, drugą — Aeroklub Poznański: RWD—2 z por. H. Skrzypińskim jako pilotem i red. A. Chrzanowskim w charakterze nawigatora.

Rumunja wysłała — 15, Francja — 4, Italja — 4, Szwajcarja — 3, Anglja — 2, Czechosłowacja — 2, Niemcy — 2, Belgja — 2.

W pierwotnie projektowanych trasach zaszły pewne zmiany.

Kpt. Skarzyński wystartował w dniu 7 czerwca o godz. 11.30 w nocy z Poznania i odbył lot na trasie: Poznań — Warszawa — Lwów — Kraków — Ołomuniec — Praga — Wiedeń — Budapeszt — Cluj — Brasow. Tu, na ostatnim etapie, został wraz z większością zawodników zatrzymany przez silne burze tak. że do Bukaresztu przybył już po zamknięciu konkursu. Nad Polską kpt. Skarzyński napotykał na silne mgły, zwłaszcza na trasie Warszawa—Lwów. Zmuszony był krążyć przez pół godziny dokoła Dęblina, zanim warunki umożliwiły dalszy lot.

Należy zaznaczyć, że Ł—2, posiadając świetnego pilota, nie miała szans na zajęcie czołowego miejsca. Weźmy np. ważną cechę w tym konkursie, jak moc silnika na osobę. RWD—2 miała 20 MK na pasażera, gdy Ł—2 aż 70 MK. Chcąc dorównać pierwszej musiałaby osiągnąć olbrzymią szybkość.

Załoga poznańska przygotowała swój lot bardzo dokładnie i drobiazgowo, korzystając z wydatnej i życzliwej pomocy dowódcy 3 p. lotn. płk. Kalkusa i oficerów 3 p. lotn.

Przedewszystkiem, poddano gruntownym oględzinom silnik i przystosowano płatowiec do dalekich przelotów, umożliwiając zabieranie zapasów paliwa do 14 godzin lotu.

Następnie opracowano trasę o długości 3200 km, przeważnie nad własnym krajem, by po pierwsze mieć zapewnioną pomoc, a po drugie przyczynić się do propagandy lotnictwa sportowego. Trasa ta przebiegała jak następuje: Poznań — Częstochowa — Lublin — Kraków — Warszawa — Lida — Biała Podlaska — Łuck — Dęblin — Koszyce — Budapeszt — Cluj — Bukareszt.

Przy opracowaniu trasy uwzględniono możliwości skrócenia jej w wypadku nieoczekiwanego opóźnienia. Tak więc przewidziano, w razie opóźnienia, opuścić odcinek Koszyce—Budapeszt, a lecieć wprost z Koszyc do Cluj, przy opóźnieniu zaś ponad dwie godziny przewidziane było zrezygnowanie z trasy Biała Podlaska—Łuck i przeprowadzenie lotu wprost z Białej do Dęblina. Pozatem obliczono z całą dokładnością kursy busoli dla wszystkich etapów, dokładny kilometraż, czas lotu na poszczególnych odcinkach i ogólny czas lotu tak, że w każdej chwili posiadano dokładny pogląd na rzeczywisty stan sytuacji.

Start nastąpił dnia 7 czerwca b. r. o godz. 15-tej z tem, że do godziny 18 dnia następnego miał odbywać się lot nieprzerwany, z krótkiemi jedynie przystankami dla otrzymania wiz i uzupełnienia zapasów paliwa.

Etapy 1-szy, 2-gi i 3-ci odbyły się naogół normalnie z małem tylko opóźnieniem z powodu nawałnicy deszczowej w okolicy Lublina, która nie pozwoliła na utrzymanie prostego kursu na Lublin. Dzięki sprawności komisarzy Lubelskiego Klubu Lotniczego, start w Lublinie odbył się w trzy minuty po lądowaniu.

Przylot do Krakowa nastąpił o godzinie 21.15. W międzyczasie ściemniło się zupełnie, a wskutek nieoświetlenia lotniska lądowanie było dość trudne, jednakże wszystko odbyło się szczęśliwie. Jednak wskutek nieprzygotowania materjałów pędnych, załoga straciła tutaj blisko godzinę czasu, co niewątpliwie zaważyło na ogólnej klasyfikacji.

Lot do Warszawy odbywał się wyłącznie na busolę, gdyż ziemię zasłała początkowa lekka mgiełka, a potem gęsta mgła. Tu i owdzie tylko przebijały

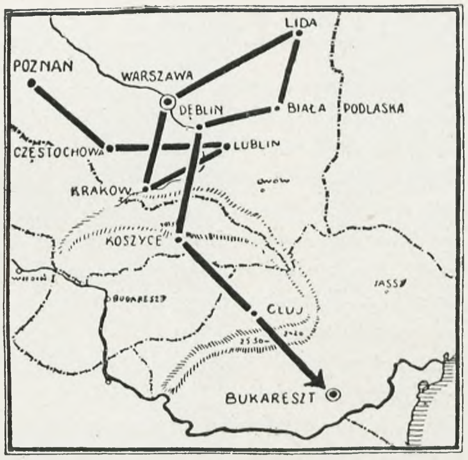
słabo światła większych miasteczek, pozwalając według konturów oświetlonego terenu stwierdzić prawidłowy kierunek lotu.

Warszawę spostrzeżono, będąc już nad nią. Dzięki doskonałemu oświetleniu, lądowanie i start nie przedstawiały żadnych trudności, a dobrze zorganizowana pomoc techniczna Aeroklubu Warszawskiego i Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warszawskiej pozwoliły napełnić wszystkie zbiorniki oraz przeprowadzić dokładny przegląd i próbę silnika w niecałe 20 minut.

Przelot do Lidy, gdzie lądowanie nastąpiło już o świcie, a dalej do Białej Podlaskiej i Dęblina miał przebieg zupełnie normalny. Z Dęblina wystartowano do Koszyc. Nie mając pewności, czy w Koszycach będzie możliwe uzupełnienie paliwa, napełniono w Dęblinie wszystkie zbiorniki. Ostrożność ta — jak się później okazało — była niepotrzebna, a nawet szkodliwa, gdyż samolot z pełnem obciążeniem nie zdołał przejść przez Karpaty i zmusił pilota do przelotów krętemi dolinami, wskutek czego stracono przeszło 30 cennych minut.

Tymczasem w Koszycach, tuż po wylądowaniu, do samolotu potoczono pompę z benzyną oraz bańki z oliwą. Komendant lotniska starał się być jaknajbardziej pomocnym i nawet nie chciał sprawdzać paszportów.

Wobec opóźnienia w Krakowie i Karpatach, wystartowano z Koszyc wprost do Cluj. Po drodze napotkano burzę i silny deszcz, co spowodowało, iż przylot do Cluj odbył się z kilkuminutowem opóźnieniem. Z Cluj nastąpił natychmiast



Trasa lotu por. H. Skrzypińskiego.

dalszy start podczas deszczu, a po 5-minutowym locie napotkano niskie chmury.

Początkowo lot odbywał się pod chmurami, lecz im dalej tem bardziej obniżał się pułap, tak, że szczyty niektórych pagórków były już w chmurach. Wobec tego, pilot zdecydował się przebić chmury, co się udało po 30 minutach lotu w zupełnej mgle, deszczu i śniegu, przy utrzymaniu kursu lotu. Po wyjściu z chmur ukazały się szczyty Alp Transylwańskich, wznoszące się w odległości około 20 kilometrów, 800 metrów wyżej od położenia samolotu, sięgające do 2.500 m wysokości. Z lewej strony od kursu zauważono olbrzymią czarną chmurę z błyskawicami, podczas gdy po prawej stronie było niebo dość pogodne. Po chwili namysłu zmieniono kurs nieco na południe, przechodząc przez góry na wysokości 2.400 m 10 do 15 m. ponad płytkiem siodłem górskiem.

Po przekroczeniu Karpat, zaczepiając o burzę przeprowadzono już lot prosty do Bukaresztu. Po przylocie okazało się, że burza i chmury w Karpatach zatrzymały większość zawodników, między którymi znalazł się nietylko kpt. Skarżyński, ale takie światowe sławy, jak: Arrachart i inni.

Do Bukaresztu doleciało w dniu 8 czerwca b. r. tylko 10-ciu zawodników, w tem 7-miu w warunkach uprawniających ich do klasyfikacji.

Nic dziwnego, że w tej sytuacji przylot naszych zawodników powitano hucznemi oklaskami, tembardziej, że wobec licznie nadchodzących telegramów o masowem lądowaniu zawodników przed Karpatami (samoloty 200 do 500 KM) nie liczono zupełnie na przebycie Karpat przez awionetkę tylko 40-konną.

W ostatecznej klasyfikacji załoga poznańska otrzymała 3-cie miejsce z 583,5 punktami po poruczniku Olteanu (Rumunja, 2 -gie miejsce, 628,5 punktów, samolot Farman 190, 230 KM) i Robercie Fretz'u (Szwajcarja, I-sze miejsce, 675,8 punktów, samolot Puss-Moth, 120 KM). Na dalszych miejscach znalazła się trójka włoskich Fiatów AS—2 (silnik Fiat A50) pilotowana przez znanych lotników italskich: F. Lombardi'ego, Robiano i pułk. Fougier'a.

Toteż wynik osiągnięty przez por. Skrzypińskiego należy uznać za bardzo dodatni i przypisać go należy doskonałym walorom tak pilota, jak i maszyny, jak wreszcie i zasługom Aeroklubu Poznańskiego, który przygotowywał całe przedsięwzięcie.

REKORDOWY LOT POR. H. SKRZYPIŃSKIEGO NA RWD-2

Polskie lotnictwo sportowe zdobyło w ub. miesiącu nowy wyczyn o charakterze międzynarodowym. Mianowicie załoga Aeroklubu Poznańskiego, którą tworzyli: por. pil. Henryk Skrzypiński i red. Alfred Chrzanowski na RWD—2, w powrotnej drodze ze zlotu bukareszteńskiego pobiła międzynarodowy rekord odległości w linji prostej bez lądowania w II kat. awionetek (dwumiejscowe do 280 kg).

Por. Skrzypiński wystartował w dniu 15 czerwca z Jass i po 9 godzinach lotu przybył do Poznania, pokrywając w ten sposób dystans około 980 km bez lądowania.

Rekord odległości lotu w linji prostej w II-ej kategorji awionetek wynosił 636 km i 50 mtr. Ustanowiony został 18 lutego r. b. na trasie Toussus le Noble—Marignane przez załogę francuską Reginensi i Lecointe, na awionetce Farman 230 z silnikiem Salmsona o mocy 40 KM. Polski więc lot przewyższa rekord francuski o przeszło 300 kilometrów.



Por. Henryk Skrzypiński.

Nie będzie on jednak uznany za rekord międzynarodowy z powodu uchybień regulaminowych. Mianowicie, wskutek niedopatrzenia, nie zostały zaplombowane zbiorniki materjałów pędnych i balast, co powoduje dyskwalifikację rekordu.

Tak więc nie udało nam się wejść ponownie na listę międzynarodowych rekordów. Nie wątpimy jednak, że Aeroklub Poznański i jego świetny as, por. Skrzypiński, podejmą wkrótce nową próbę pobicia rekordu, która tym razem będzie uwieńczona całkowitem powodzeniem.

MIĘDZYNAROD. WYSTAWA LOTN. W SZTOKHOLMIE ILIS*)

Jak można się było spodziewać, była to raczej wystawa krajowa, propagandowa; przemysł zagraniczny był reprezentowany przez liczne firmy, ale eksponaty były znane już z poprzednich wystaw. Wogóle trzeba stwierdzić, że zbyt częste organizowanie wystaw „międzynarodowych" prowadzi do obniżenia ich wartości, tembardziej, jeżeli są one urządzane przez państwa o bardzo słabym rozwoju lotnictwa. Zarówno wystawy berlińska, londyńska, czy paryska były w znacznej mierze wystawami krajowemi, dawały jednak przegląd przemysłu lotniczego wysokiej klasy, charakterystycznego dla organizujących je państw. Lotnictwo krajów bałtyckich jest jeszcze bardzo słabo rozwinięte, opiera się przeważnie na firmach zagranicznych, eksponaty zaś krajowe nie mogły zapewnić wystawie odpowiedniego poziomu. Sama organizacja wystawy była z punktu widzenia propagandy lotnictwa bardzo ciekawa i celowa. Teren wystawy — to port lotniczy wodny, położony nad zatoką, w otoczeniu lesistych pagórków; od miasta niedaleko, komunikacja dogodna. Wodnopłatowce przybywały na miejsce lotem i w większej części pozostawały na wodzie, gdyż w ciągu wystawy były liczne pokazy w locie. Szkoda tylko, że lotnisko lądowe w Lindarängen jest położone dość daleko i z tego powodu nie mogło być włączone do terenów wystawy. Samoloty musiały być montowane na wystawie, poza „autogiro", które wylądowało na terenie wystawowym. Dla przyjezdnych wielką stratą było to, że wiele maszyn przybyłych lotem po paru dniach odlatywało. Tak było z eskadrą francuską i z bardzo ciekawą amfibją Heinkel'a. Urozmaiceniem wystawy były liczne pokazy akrobatyczne, na Moth'ach lądowych i na pływakach, na Junkersie — Juniorze na pływakach oraz na pościgówkach wojskowych; pozatem loty pasażerskie na wielkich wodnopłatach Junkersa znajdowały tysiące amatorów. W czasie trwania wystawy odbyły się zawody, polegające na wyścigu 1500 km, dostępne dla wszystkich maszyn z odpowiednim handicapem.

Wyliczę teraz najważniejszych wystawców.

Szwecja.

Warsztaty kolejowe „Asja" Linköping (Svenska Järnvagsverkstäderna) wystawiły płatowiec pasażerski 3-osobowy (wzorowany dokładnie na Puss-Moth'ie) z silnikiem Cirrus-Hermes odwrócony. Konstrukcja: rury spawane i drzewo.

Centrala Flygvarkstaden Västeras. Hydro 3-osobowe wywiadowcze, na pływakach, silnik Jupiter VII. Licencja E. Heinkel'a. Skrzydła drewniane, kadłub z rur spawanych.

„Svenska Aero" Stockholm. Płatowiec pościgowy „Jaktfolk". Silnik Jaguar 500 KM. Jedyna oryginalna produkcja, jakkolwiek wzorowana na pościgówkach angielskich.

Flygindusti, A-B Malmö . Z licencji Junkersa pościgówka dwumiejscowa K-47, pozatem liczne modele. Fabryka ta jest ekspozyturą Junkersa. Tu były montowane i pod tą firmą wypuszczone bojowe maszyny Junkersa za czasów ograniczeń powojennych.

Carl Lundholm — Spadochrony.

N.O.H.A.B. Flugmotorfabriker Trollhöttan — silnik Merkury VI B. z licencji Bristol'a.

S.K.F., A.E.G. i wiele innych firm wyrobów stalowych światowej sławy. Stalownie szwedzkie wystawiły materjały lotnicze pierwszej jakości, szczególnie blachy cienkie, i rury o wysokiej wytrzymałości; nowością były tu rury o zmiennym przekroju. Materjały te dostarcza Szwecja nawet do fabryk angielskich. Poza licznemi, ale nieciekawemi kioskami linij lotniczych, Aeroklubu Królewskiego, poczty i t. d., zwracał uwagę dział historyczny, który poza eksponatami ogólnego rozwoju lotnictwa (modele płatowców i t. d.) zawierał liczne fotografje i pamiątki rozwoju lotnictwa szwedzkiego, między innemi dotyczące wyprawy Andrée'go do bieguna. W dziale naukowym bardzo ciekawe były doświadczenia de Lavala, dotyczące skrzydeł szczelinowych, choć wprawdzie, w owym czasie, dotyczyły one łopatek wirników turbin parowych.

Finlandja.

Finska Statens Flygvarkstader „Kotka". Hydro na pływakach wywiadowcze dwumiejscowe; silnik Jupiter IV. oraz Sääski II—hydro na pływakach z Siemensem 120 KM, naśladownictwo Moth'a.

Pozatem wystawa finlandzka obejmowała liczne eksponaty wyrobów krajowych, a więc: doskonałe sklejki brzozowe i sosnowe, płótno, lakiery oraz wyroby drewniane, jak śmigła i narty.

Francja.

Licznie reprezentowane były firmy silnikowe: Gnôm et Rhône, Lorraine, Hispano-Suiza, Salmson, Renault. Dział płatowców obesłany był słabo; poza przelotną wizytą eskadry Cams'ów i wystawionym Farmanem z Salmsonem 85 KM, inne firmy dały tylko modele i fotosy.

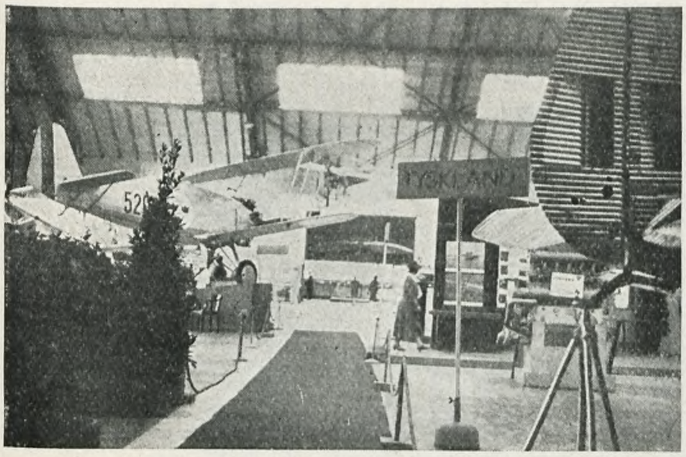
Niemcy.

Silniki: Argus, Siemens i Junkers; ten ostatni był nowością nie oglądaną jeszcze na wystawach (Junkers „Jumo" 720 KM na ciężkie paliwo). Firmy płatowcowe poza Junkersem wystawiły tylko modele.



Ogólny widok terenu wystawy.

*) Internationella Luftfartsutställningen i Stockholm.



Główna sala wystawy. Na froncie samolot Jaktfolk.



Stoisko fińskie.

Najbliżsi sąsiedzi Szwedów byli reprezentowani najsłabiej.

Norweski Aeroklub wystawił tylko fotografje i pamiątki po Amudsenie, zaś Danja wysłała tylko eskadrę wojskową złożoną z 3 Heinkel'i, która wzięła udział w zawodach.

Z innych państw wystawiły tylko firmy silnikowe i akcesorjów lotniczych, a więc: Walter, Bristol, Armstrong.

Tyle da się powiedzieć o samej wystawie. Nasuwają się jednak uwagi i spostrzeżenia co do ogólnego rozwoju lotnictwa w Szwecji. Cały kraj jest wybitnie niegościnny dla lotnictwa lądowego, będąc falistym, skalistym i zalesionym.

Natomiast bogactwo wód śródlądowych powinnoby rokować rozwój lotnictwa wodnego. Nie można jednak tego zaobserwować. Lotnictwo wojskowe jest wogóle słabe, jako w kraju wybitnie neutralnym. Lotnicze linje pasażerskie stosują Junkersy jedno- i trzy- motorowe. Sport — to wyłącznie Moth — lądowy lub na pływakach. Nie widać dążeń do wprowadzenia udoskonalonych typów wodnopłatowców łodziowych, czy też amfibij. Płatowce na pływakach, przerobione z lądowych, są przeważnie przeciążone i o wielkich oporach. Posiadają przez to bardzo marne własności lotne, złe starty, małą szybkość i zwrotność.

Jako teren turystyki lotniczej, ale koniecznie wodnej, jest Szwecja bez konkurencji. Sprzyja temu zarówno klimat, jak i ukształtowanie kraju. Przeszkodę do pewnego stopnia stanowi bardzo mała ilość baz lotniczych, a co zatem idzie—trudność zaopatrzenia w materjały pędne i ewentualnych remontów. Trzeba jednak przypuszczać, że ten rodzaj turystyki lotniczej, nieskrępowanej wyznaczonemi lądowiskami, ani też zakazami lądowań na przygodnych terenach, rozwinie się pomyślnie, o ile tylko znajdzie się odpowiedni samolot turystyczny — amfibja, lub hydro.

Inż. St. Prauss.

PRZELOT DO-X NAD ATLANTYKIEM

Przelot niemieckiej łodzi latającej nad Atlantykiem Południowym rozpoczął nową erę w historji lotnictwa komunikacyjnego.

Skok z Afryki do Ameryki nie jest, oczywiście, wyczynem nowym. Fakt jednak dokonania przelotu na maszynie o wadze przeszło 50 tonn i łącznej mocy silników 7.200 KM, na pokładzie której znajdowało się 13 osób, nadaje mu znaczenie specjalne: jest to pierwsza mniej więcej udana próba połączenia Europy z Ameryką linją pasażersko-lotniczą.

Debiut DO-X, jako środka komunikacji pasażerskiej, bynajmniej nie poszedł gładko. Pierwszą trudnością, jaka spotkała Dorniera, było zetknięcie się samolotu z morzem, po starcie z Friedrichshafen. Próbne starty i wodowania na spokojnej powierzchni jeziora okazały się o wiele łatwiejsze, niż na falach Atlantyku...

Pierwotnie DO-X miał udać się do Ameryki Północnej, drogą na Azory i Wyspy Bermudzkie. Ale start z 30.000 litrów benzyny w zbiornikach okazał się niemożliwy, nawet w najbardziej sprzyjających warunkach, i to głównie przyczyniło się do zmiany marszruty. Komendant DO-X, po kilku nieudanych próbach zdecydował się na trasę południową, na wysokości Brazylji.

Tymczasem trudności i niepowodzenia rosły: następuje pożar skrzydła, spowodowany przez krótkie spięcie w Lizbonie, oraz zatopienie kadłuba łodzi koło Wysp Kanaryjskich, wskutek jego zbyt małej odporności na atakujące go fale morskie.

Wreszcie, po wielu zmianach, przeróbkach i naprawach, DO-X przybywa do Gwinei portugalskiej i zarzuca kotwicę w bazie morskiej Bolama, skąd ma wylecieć w kierunku Natalu (Ameryka Południowa). Lecz pod tą szerokością geograficzną, gdzie wysoka temperatura powietrza zmniejsza jego nośność, trudno marzyć o starcie na maszynie, której obciążenie na metr kwadratowy wynosi 100 kg. Przytem w Bolama panuje uporczywa cisza; niema wiatru, który dopomógłby choć trochę przy starcie.

Przybywszy 30 maja do Porto-Praïa, ponowiono próby startu z poprzedniem obciążeniem, jednak bezowocnie. W związku z tem, 3-go czerwca rozeszła się pogłoska o porzuceniu zamiaru przebycia Atlantyku przez DO-X i o powrocie wodnosamolotu do Europy.

Jednak nazajutrz, po bardzo długim, bo trwającym aż 4 minuty i 20 sekund starcie, DO-X wzniósł się w powietrze, mając na pokładzie 13 osób i 25.000 litrów benzyny w zbiornikach. Całkowity ciężar maszyny przy tym niebezpiecznym starcie wynosił 51 tonn.

Start nastąpił o godzinie 10.50. O 17.50, po wielu fałszywych wiadomościach, radjostacja francuskiego towarzystwa pocztowo - lotniczego Aéropostale w Porto-Praïa, której udało się wreszcie nawiązać łączność z załogą DO-X, ogłosiła, że lot odbywa się pomyślnie z szybkością 180 km/godzinę, na wysokości 10 metrów nad wodą, przy łagodnej fali.

Podczas nocy, DO-X wzniósł się do wysokości 25 metrów, aby uniknąć niebezpieczeństwa przypadkowego zetknięcia się z powierzchnią oceanu, wskutek możliwości fałszywego manewru steru.

5-go czerwca, o godzinie 2 m. 10 (według czasu w Greenwich), DO-X osiągnął wyspy Fernando-de-Noronha, pokrywszy przestrzeń 2.200 kilometrów bez wypadku, w ciągu 12 godzin i 26 minut, przy szybkości średniej lotu 175 kilometrów na godzinę.

Zużycie paliwa w tym locie (przez 12 silników Curtiss „Conqueror" po 600 KM każdy) wyniosło 1.700 litrów na godzinę.

Łączność radjotelegraficzna była bardzo utrudniona, wskutek chaosu, wywoływanego w przestrzeni przez radjostacje okrętowe.

Po krótkim postoju i uzupełnieniu zapasów benzyny, której po wodowaniu w Fernando-de-Noronha pozostało jeszcze tylko na dwie godziny lotu, koło południa DO-X wystartował w dalszą drogę, aby przybyć o godzinie 14.30 do Natalu.

PASOWANIE NOWEGO POKOLENIA PILOTÓW

Święto Aeroklubu Warszawskiego

Aby nie nużyć czytelników powtarzaniem opisu, uprzejmie ich prosimy o przypomnienie sobie miejsca przed hangarem Aeroklubu Warszawskiego i widowni w półkole przed tradycyjnym stolikiem, na którym, wśród rozmnożonych nagród figurują: historyczny korkociąg i trójca butelek, knypel podstarzały i tłok zapełniony smolistą rycyną — przybory pasowania pilotów i namaszczenia młodych adeptów lotnictwa.

Aeroklub obrósł w pióra — nagrody, wykresy raidów zdobią najbliższą okolicę stołu prezydjalnego. Zwiększony zespół maszyn różnych typów otacza ogół zebranych. Z dwóch stron stołu prezydjalnego stają rzędem piloci wyszkoleni w roku ubiegłym i uczniowie nowej szkoły: tradycja ciągłości pokoleń lotniczych w klubie utrzymuje się w pełni.

Wreszcie zaczyna się uroczystość. Za stołem prezydjalnym zasiadają: p. marszałek Sejmu Świtalski, p. wicemarszałek Senatu Bogucki, p. minister Kühn oraz prezes A. W kpt. Tadeusz Halewski i mistrz ceremonji prof. Tadeusz Pruszkowski.



Prof. Pruszkowski pasuje jednego z pilotów. Przy stole siedzą: p. min. Kühn, marsz. Świtalski i wicemarsz. Senatu Bogucki; stoi prezes klubu kpt. Halewski.

Operatorzy filmowi zaczynają kręcić, trzaskają liczne aparaty foto, — przemawia Prezes.

— Trzy uroczystości zbiegają się w dniu dzisiejszym: trzechlecie pracy Klubu, okres tak krótki, że dziwnem jest święcić to jako rocznicę, ale praca tych 3-ch lat mówi sama za siebie (blisko 40 pilotów wyszkolonych przez Klub i zeszłoroczne centrum łódzkie, zwiększony sprzęt lotniczy do ilości 6 Hanriotów, kilku awionetek, jednego Albatrosa gotowego i paru w montażu, urządzony całkowicie teren — oto wynik wysiłków 3-ch lat). Z wyszkolonych pilotów najmłodsi dostaną dyplomy od Klubu i to będzie druga uroczystość. Trzecią stanowi otwarcie nowej szkoły, będącej wielkim wysiłkiem w bieżącym, bardzo ciężkim pod względem finansowym roku.

Wśród tegorocznych kandydatów jest kobieta, pilotka szybowcowa, a ponadto dwóch Estończyków, których Klub nasz podjął się wykształcić w pilotażu, przez sympatję dla bratniego narodu estońskiego, obecnie stwarzającego u siebie sport lotniczy.

Zkolei głos zabrał profesor Pruszkowski, niezrównany mistrz ceremonji, kreując jak zwykle, swą rolę na wesoło:

— Do grona kilku pokoleń pilotów przyjmiemy dziś najmłodszych; akt przyjęcia — to pasowanie tym oto knyplem, herby odpowiadają cechom indywidualnym kandydatów lub nie mniej ciekawym ich przeżyciom.

Zatem doktór, pilot Knappe Stefan otrzymuje herb „Apendycyt" z wizerunkiem ślepej kiszki w okularach lotniczych. Zamierza on służyć Polsce jako pilot zadarmo, zaś szerokim rzeszom, jako lekarz, za grube pieniądze; zaznaczył się już w obozie przysposobienia lotniczego, jako znakomity rozpoznawca ataków ślepej kiszki, ordynując rycynę od wewnątrz, a zewnętrznie jodynę.

Drugi zkolei, ale przyszły doktór medycyny, pilot Przysiecki Eugenjusz, dla dziecinnego wieku zostaje opatrzony herbem „Precioza", by na starość lepiej pamiętał swe dzieciństwo. (Nasz kolega twierdzi jednak uparcie, że „Precioza" w herbie stanowczo upamiętnia jego precyzyjne lądowania).

Inżynier, pilot Prauss Stanisław: herb taki, jak i figura, czyli „Pręcik" — człowiek cienki, o prętowatych kończynach.

Dla kontrastu mamy „słonia" z przydomku i z herbu, t. j. pilota Dzwonkowskiego Kazimierza, człowieka wręcz silnego, o dziwnej właściwości, że gdy mechanicy się zamęczą zapuszczaniem upartego silnika, jego zbliżenie się wystarcza, by silnik sam zaskoczył. Na pamiątkę dostaje w herbie słonia, trzymającego w trąbie śmigło.

Inżynier Wigura — herbu „Rogalski". Przyznany ma ten herb jako odwzajemnienie się, gdyż dotychczas był tylko Rogalski herbu Wigura; w ten sposób umorzone zostają pretensje o nadużywanie nazwisk. Herb stanowi rogal latający.

Wreszcie jeszcze jeden inżynier — pilot Łuczyński Zbigniew, herbu „Jaskrawy śmiech", którego to herbu komentować nie trzeba, wystarczy bowiem spojrzeć na „ukaziciela" śmiejącej się fizjonomji, wyobrażonej w herbie.

Tu publiczność wesołym nastrojem do reszty rozśmieszyła naszego kolegę.

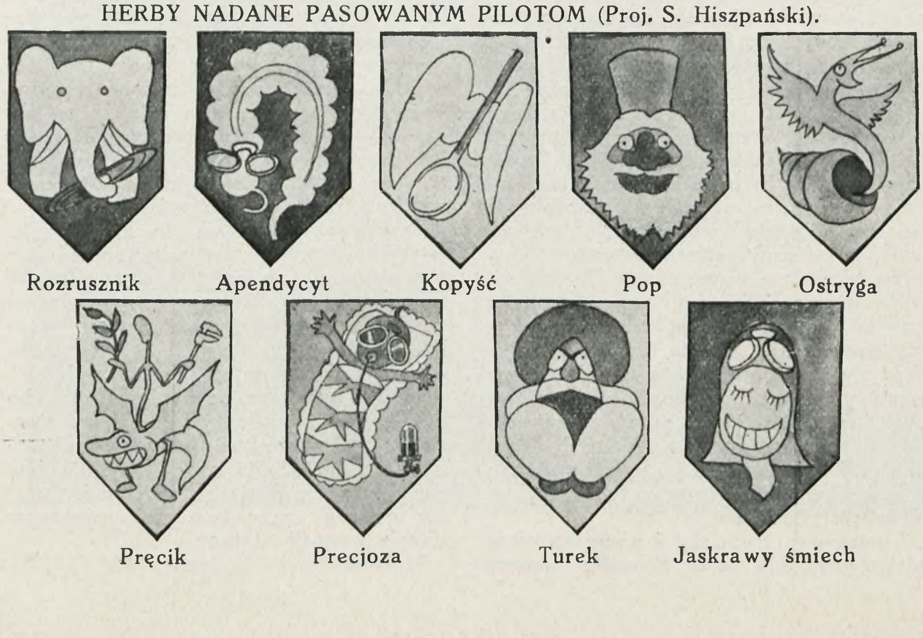
Adamczyk na pamiątkę silnych przeżyć w szkole zostaje odznaczony herbem „Pop", aczkolwiek w obozie pilotażu nazwany był proboszczem.

W tymże obozie pilot Kalpas Roland otrzymał od kolegów przydomek „Turek", co uwiecznione zostało w herbie egzotyczną postacią, w szerokich pantalonach.

Pilot Sobota Aleksander otrzymuje herb „Kopyść", wyobrażający odpowiednie narzędzie kuchenne, oczywiście ze skrzydełkami, — wszystko w nagrodę za zaszczytną funkcję komisarza kuchennego w obozie, kótrą to rolę sprawował z zamiłowania i z godnością.

Nakoniec pilot Sienkiewicz Ignacy — herbu „Ostryga". Rozpocząwszy szkolenie za dawnych lat, przerywał je parokrotnie i na pamiątkę tych przeżyć w

HERBY NADANE PASOWANYM PILOTOM (Proj. S. Hiszpański).



długim czasie nadany ma herb z uskrzydlonym ślimakiem, opuszczającym skorupę. (Niezłośliwi twierdzą, że ślimak jest symbolem wytrwałości, ale to podobno nieprawda).

Każdy z wywołanych pilotów podchodził przed stół prezydjalny, gdzie otrzymywał uderzenie knyplem, dyplom i brawa publiczności.

W chwilę potem, mistrz ceremonji wywoływał kolejno uczniów nowej szkoły, którzy przyklękając powtarzali słowa ślubowania z ręką na korkociągu, że służyć będą pożytkowi lotnictwa sportowego.

Szli kolejno: koleżanka Henneberg, potem dwaj Estończycy, powitani gorącemi oklaskami, dalej dyrektor Bereza, poseł Rudowski i kończący swe wyszkolenie kol. Krasowski.

Otwarto potem bramy hangaru — odsłonił się widok przygotowanej biesiady. Goście i gospodarze zmieszali się tłumnie, wznosząc liczne toasty, przepijane „brudziem".

„Łódź" — czyli absolwenci obozu pilotażu — krzątali się najbardziej wokół swoich drogich szefów: por. Żwirki, por. Kępińskiego i chor. Wolniczka.

I. S.

CHRZEST AWIONETEK AEROKLUBU AKADEMICKIEGO w KRAKOWIE

Dn. 7.VI o g. 10-tej przedpoł. odbyła się na lotnisku cywilnem przed hangarem A. A. K. uroczystość chrztu nowych awionetek i samolotów Aeroklubu Akademickiego Krakowskiego wobec licznych gości, reprezentantów władz, prasy i członków Klubu. Zebranych przywitał prezes A. A. K. dr. K. Michalik. W parę minut po 10-tej rozjaśniło się zachmurzone niebo i ustał deszcz, w tym momencie dokonano ceremonii chrztu, która polegała na uderzeniu butelką szampana w głowicę samolotu i oblaniu szampanem śmigła i motoru, przyczem rodzice chrzestni nadawali obrane imiona i pili „zdrowie" ochrzczonego samolotu.

Pierwsza została ochrzczona awionetka S—1 konstr. Sidy przez p. wojewodę krakowskiego dr. Kwaśniewskiego i p. rektorową Załęską imieniem „Józef" konstruktora Sidy). Druga awionetka S—2 przez rodziców chrzestnych: rektora U. J. Załęskiego i p. wojewodzinę Kwaśniewską otrzymała imię „Zośka". Trzecia awionetka S—2 (rodzice chrzestni: gen. Łuczyński, dca O. K. V i p. konsulowa Lewalska) imię „Jan". Czwarta awionetka RWD—4 (rodzice chrzestni: pułk. dypl. pil. Jasiński, dca 3-ciej Grupy Aeronautycznej i p. generałowa Łuczyńska) imię „Maryta". Piąty samolot Nieuport (rodzice chrzestni: poseł Marian Dąbrowski i p. pułkownikowa Jasińska) imię „Wańka". Samolot ten został ofiarowany Klubowi przez mjr. pil. Gilewicza, który przyleciał na nim z wojny bolszewickiej i otrzymał go na własność. Szósty samolot DKD—5, konstrukcji Działowskiego (rodzice chrzestni: prezes Greger i p. prezydentowa Rollowa) „Antoni". Siódmy samolot szkolny „Hanriot", rodzice chrzestni: pułk. pil. Lewandowski, dca 2 p. lotn. i p. dr. Ernestyna Michalikowa, imię „Tadeusz". Osmy samolot szkolny „Caudron", rodzice chrzestni: prezes dyrekcji P. K. P. inż. Bobkowski i p. Michalina Dąbrowska, imię „Aleksander".

Po dokonaniu ceremonjału chrztu odbyły się loty dla rodziców chrzestnych nad Krakowem na awionetkach RWD—4 i S—1, w których wzięli udział gen. Łuczyńska, pułk. Jasińska, p. Bobkowska, p. dr. Michalikowa i p. kpt. Halewska.

Miły nastrój, jaki panował podczas całej uroczystości w końcu został uwieńczony pogodą. Gości żegnano wręczeniem pamiątkowej odznaki klubowej



Rektor U. J. inż. Załęski z p. wojew. Kwaśniewską przy obrzędzie chrztu awionetki S. 1.



Członkowie Aeroklubu, goście i rodzice chrzestni.

OTWARCIE LINJI BAŁTYK — MORZE EGIEJSKIE

Dnia 27.VI została otwarta przez p. min. Kühna linja Gdańsk—Saloniki. W dniu tym odleciał pierwszy normalny samolot komunikacyjny z Warszawy, wioząc na swoim pokładzie przedstawicieli oficjalnych sfer lotniczych i dyplomatycznych. Droga samolotu biegła przez Lwów — Iasi — Galati — Bukareszt — Sofję do Salonik (razem 1.850 km).

Samoloty kursują na nowej linji 3 razy w tygodniu, według następującego rozkładu (czas wschodnio-europejski):

Odlot z Bukaresztu we wtorki, czwartki i soboty o godz. 7.15, przylot do Sofji o godz. 9.25, odlot z Sofji o godz. 10.10, przylot do Salonik o godz. 12-ej.

Odlot z Salonik w poniedziałki, środy i piątki o godz. 10.30, przylot do Sofji o godz. 12.20, odlot z Sofji o godz. 13.05, przylot do Bukaresztu o 15.15.

Taryfy przewozowe z Warszawy wynoszą:
do Sofji bilet samolotowy zł. 237—, 1 kg frachtu — zł. 2.35; do Salonik bilet samolotowy zł. 280.—, 1 kg frachtu — zł. 2.80.

Uruchomione połączenie lotnicze olbrzymio skraca czas podróży w stosunku do kolei.

Porównanie przedstawia się następująco:
Wyjeżdżając z Warszawy ekspressem o godz. 14.55, jesteśmy w Bukareszcie popołudniu następnego dnia; musimy tam nocować i, jadąc cały dzień następny, przyjeżdżamy do Sofji późnym wieczorem. W Sofji znów musimy nocować i, wyjeżdżając przedpołudniem, przyjeżdżamy do Salonik dopiero piątego dnia. podróży, licząc od wyjazdu z Warszawy

Samoloty przebywać będą tę samą drogę w 11 godzin lotu, rozłożonego na 2dni (nocowanie w Bukareszcie)

Olbrzymi skrót czasu, jaki daje samolot w stosunku do najszybszych dzisiejszych połączeń kolejowych, niewątpliwie będzie musiał wywrzeć bardzo poważny wpływ przedewszystkiem na obrót pocztowy, nietylko między Polską a Bułgarją i Grecją, ale również między krajami skandynawskiemi, bałtyckiemi i północno-europejskiemi, a Turcją, zachodnio-południową Azją, Afryką wschodnią i wszystkiemi krajami, leżącemi dalej na południe i wschód.

Szczegółowe sprawozdanie z otwarcia nowej linji podamy później.

O WOLNOŚĆ LATANIA

Stanowisko Wydziału Lotnictwa Cywilnego wobec memorjału

W odpowiedzi na złożony Wydziałowi Lotnictwa Cywilnego M. K. memorjał w sprawie ulg dla lotnictwa sportowego, podpisany przez prywatnych właścicieli samolotów oraz przedstawiciela Rady Klubów Lotniczych i opublikowany w ostatnim numerze Skrzydlatej, otrzymaliśmy list następującej treści:

Do Pana Jerzego Osińskiego,
Redaktora „Skrzydlatej Polski"
w/m. ul. Chmielna 27.

W związku z art. p. t. „O wolność latania", który się ukazał w majowym numerze r. b. „Skrzydlatej Polski", proszę o umieszczenie w numerze następnym niżej podanego sprostowania:

„Elaborat, który stanowi treść wymienionego artykułu nie został przyjęty przez Wydział Lotnictwa Cywilnego z powodów następujących:

1) treść i ton jego nie nadają się do rozpatrywania przez władze urzędowe,

2) powoływane przykłady z praktyki lotniczej państw obcych nie odpowiadają prawdziwemu faktycznemu stanowi rzeczy, podawanie więc ich ma na celu umożliwianie wyciągania fałszywych wniosków, które w kołach nieuświadomionych mogą wnosić niezdrowy ferment i szkodzić tem samem rozwojowi lotnictwa.

W związku z tem Wydział Lotnictwa Cywilnego oświadczył, że z całą gotowością rozpatrzy wnioski zainteresowanych sfer lotniczych, z tem jednak, że wnioski te będą przedstawione w formie w tych razach przyjętej i że będą one zawierały przesłanki prawdziwe i wnioski, nadające się do ich konkretnego traktowania.

Przyczem pamiętać również należy, że interesy poszczególnych grup lotniczych mogą być rozważane w całokształcie życia państwowego nietylko pod kątem potrzeb i życzeń indywidualnych tych grup, lecz muszą one być z natury rzeczy podporządkowane dobru ogólnemu i powszechnie obowiązującemu porządkowi prawnemu, a tem samem nie mogą dowolnie naruszać praw i interesów innych grup społecznych, jak np. zagrażanie bezpieczeństwu publicznemu lub nadużywanie praw cudzej własności i t. p.

P. o. Naczelnika Wydziału
Lotnictwa Cywilnego
(—) **Inż. Filipowicz**
Podpułkownik-obserwator.

Zamieszczony powyżej list nie jest właściwie sprostowaniem, lecz tylko zawiera wyjaśnienie stanowiska władzy, która złożony sobie memorjał pozostawiła bez rozpatrzenia. Zawiera powody, dla których władza to uczyniła, niczego zaś nie prostuje. Zarówno bowiem treść memorjału, podana przez nas, była autentyczna, jak również i sam fakt złożenia memorjału władzom, o czem wzmiankowaliśmy, odpowiadał rzeczywistości. Toteż w artykule wstępnym zamieszczamy odpowiedź na ten list. Wobec ogólnikowo postawionego zarzutu co do prawdziwości przytaczanych przykładów etc., musimy ograniczyć naszą odpowiedź do strony formalnej, nie dotykając meritum sprawy.

Bardzo bylibyśmy radzi wiedzieć, jakie przykłady z praktyki zagranicznej są fałszywe, chodzi nam bowiem wszystkim o prawdziwy pogląd na kwestję. Jest rzeczą zupełnie możliwą, że informacje co do mniej ważnych spraw, np. kwestja ilości badań w Anglji (1 czy 2) jest może nieco inaczej ujęta przez przepisy prawa, na których zapewne opiera swe twierdzenie Wydział, a inaczej stosowana jest w praktyce, z której informacje czerpali autorzy memorjału — i stąd powstaje różnica.

Zbadawszy tę kwestję, powrócimy do niej.

LIST OTWARTY

dyr. prof. T. Pruszkowskiego, czł. K. L. S., b. prezesa Zrzeszenia Klubów Lotniczych do P. Naczelnika Wydz. Lotn. Cyw. M. K.

Panie Pułkowniku!

Podpisałem memorjał, który osobiście złożyłem Panu Pułkownikowi w imieniu autora, własnem i innych podpisanych. Podpisując zapoznałem się dokładnie z treścią omawianego memorjału, sporządzonego na podstawie ustnego wezwania kierowników Wydziału Lotnictwa Cywilnego. Zapoznawszy się z treścią, nie znalazłem w memorjale nic takiego, czegobym w obawie akceptowania niestosowności nie mógł podpisać.

Dlatego czuję się głęboko dotknięty zakwalifikowaniem memorjału, jako „elaboratu, który ze względu na treść i ton nie nadaje się do rozpatrywania przez władze urzędowe".

Sam jestem w innym dziale zarządu państwowego przedstawicielem władzy urzędowej i miałem dotąd wrażenie, że wyrobiłem sobie pojęcie o tonie możliwym i niemożliwym do przyjęcia Niemniej pozwolę sobie stwierdzić, że, podpisując memorjał, byłem daleki od chęci narażenia sprawy na niezadowolenie władz urzędowych, tembardziej byłem daleki od chęci dotknięcia Pana Pułkownika, do którego żywię pełny szacunek.

Treść memorjału była znana wyższym urzędnikom Wydziału przed złożeniem go na ręce Pana Pułkownika. Poszczególne jego części były komentowane bez zauważenia niestosowności jego tonu.

Być może, że będąc wrogiem tak zwanego stylu urzędowego i tonu próśb urzędowych, widziałem w tonie memorjału tylko styl żywy, ludzki, prosty jak mowa potoczna, a zatem jaknajbardziej rzeczowy i odpowiadający potrzebie. Być może, że styl ten stanowi wyłom w metodach zwyczajnych, ale memorjał jest podpisany przez osoby znane Panu Pułkownikowi, które nie mogą być ani przez chwilę posądzone o chęć uchybienia władzom urzędowym.

Redagujący pismo, kwalifikujące memorjał jako elaborat uchybiający władzom urzędowym, nadał sprawie szczerości i prostoty w stosunkach między sportem lotniczym a władzami urzędowemi złą przysługę.

Z głębokim szacunkiem
(—) **Tadeusz Pruszkowski.**



KRONIKA POLSKA



SPORT

Szkolenie Estończyków. Przybyli do Polski na wyszkolenie w pilotażu dwaj wysłannicy Lotniczej Ligi Estońskiej, pp. Thomson i Habel, kończą już loty z instruktorem i wkrótce będą laszowani.

Między członkami Aeroklubu Warszawskiego i miłymi gośćmi nawiązał się serdeczny stosunek. Estończycy cały niemal dzień spędzają w klubie na lotnisku. Brali oni udział w uroczystości pasowania pilotów i „namaszczania" kandydatów. Ceremonjał Aeroklubu Warszawskiego bardzo im się podobał. Obaj składali przysięgę na korkociąg i byli smarowani spaloną rycyną przez mistrza ceremonji, prof. Pruszkowskiego.

Zawodów Młodych Pilotów w r. b. nie będzie. Na skutek bardzo ciężkiej sytuacji finansowej klubów, Aeroklub Warszawski został zmuszony odwołać Zawody Młodych Pilotów, które miały się odbyć w dn. 28.VI r. b.

Lądowisko w Sandomierzu. Z inicjatywy Powiatowego Komitetu LOPP, oraz przy wydatnej pomocy miejscowego obywatelstwa i Wojewódzkiego Komitetu LOPP w Kielcach, urządzone zostało w Sandomierzu lądowisko.

Lądowisko to znajduje się tuż na północny wschód, obok miasta, na błoniach pod Pieprzówkami, przy lewym brzegu Wisły. Jest ono około 600 m długie i około 400 m szerokie, tak, że można na niem z łatwością wylądować jak i wystartować na każdym samolocie. Granice lądowiska są starannie znakowane, a na środku znajduje się koło z napisem „Sandomierz", z łatwością dostrzegalne z powietrza.

W dniu 3 czerwca odbyło się uroczyste otwarcie tego lądowiska. Od samego rana zlatywały się samoloty przeróżnych typów, których przybyło na tą uroczystość aż 27 sztuk, reprezentujących: 2-gi i 6-ty pułki lotnicze, Polskie Linje Lotnicze oraz Aerokluby: Krakowski, Lwowski i Poznański.

O godz. 11-tej na miejsce uroczystości przybyli reprezentanci władz cywilnych i wojskowych z p. wojewodą kieleckim Paciorkowskim i krakowskim dr. Kwaśniewskim, starostą sandomierskim, p. Gliszczyńskim, dowódcą O. K. V gen. Łuczyńskim i in. na czele.

Uroczystość rozpoczęła msza polowa, poczem nastąpiły przemówienia przedstawicieli władz i LOPP. Na zakończenie odbyły się loty pokazowe i pasażerskie, zaś wieczorem raut.

Wręczenie dyplomów członkom honorowym Aeroklubu Akademickiego w Krakowie. W sobotę, dn. 6 czerwca o godz. 8-ej wieczór odbyła się w Aeroklubie Akademickim w Krakowie uroczystość wręczenia dyplomów pierwszym honorowym członkiem za czas 3-lecia istnienia Klubu. Dyplomy otrzymali: pierwszy prezes i założyciel Klubu, kpt. pil. dr. Tadeusz Halewski, mjr. pil. Juljusz Gilewicz i były prezes mjr. pil. Zenon Romanowski.

Zlot Podhalański, organizowany przez Aeroklub Akademicki w Krakowie, odbędzie się dnia 19 lipca r. b.

KOMUNIKACJA

Ważne udogodnienie dla pasażerów lotniczych w Gdyni. Polskie Linje Lotnicze „Lot" wprowadziły z dniem 15 czerwca tytułem próby bardzo pożądaną inowację, polegającą na odwożeniu pasażerów samolotowych z Gdyni do portu lotniczego we Wrzeszczu własnym autobusem. Dzięki temu mieszkańcy Gdyni będą mogli korzystać z komunikacji lotniczej na szlaku Gdańsk-Warszawa równie wygodnie, jak gdańszczanie.

Autobusy P. L. L. „Lot" odjeżdżać będą z Gdyni o godzinie 7.05 z przed hotelu Centralnego. Opłata za przejazd Gdynia—port lotniczy wynosić będzie zł. 3.

Pasażerowie, przybywający samolotem z Warszawy do Gdańska, odwożeni będą bezpłatnie do Głównego Dworca kolejowego w Gdańsku, skąd natychmiast koleją będą mogli udawać się na polskie wybrzeże morskie.

L. O. P. P.

Nowe władze L. O. P. P. W duin 30 maja odbyło się doroczne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze L. O. P. P., z udziałem przedstawicieli wszystkich komitetów wojewódzkich. Przewodniczył p. wojew. Kościałkowski w asyście pp. wicewojewody Dziewałtowskiego i prezesa Gregera. Po wysłuchaniu komentarzy do ogłoszonego drukiem sprawozdania, które złożyli pp. prezes inż. Eberhardt i wiceprezes inż. Rudziński, zebranie udzieliło absolutorjum wraz z podziękowaniem i przystąpiło do wyboru nowych władz, przyczem uchwalono, ze względu na zdekompletowanie dotychczas urzędującego Zarządu Gł., dokonać wyborów całkowitych, nie uzupełniających, jak przewiduje statut.

Na wniosek wyłonionej ad hoc przez ogólne zgromadzenie komisji-matki, nowe władze LOPP wybrane zostały w składzie następującym:

1) Zarząd Główny pp.: Alfred Birkenmajer — redaktor, ppłk. Józef Bizoń — d-ca 1 p. art. p-lotn., inż. Czesław Filipowicz — nacz. Wydz. Lotn. Cywiln. Min. Kom., Szymon Jaroszewski — gł. insp. Związku Straży Pożarn., ppłk. Walery Jasiński — komendant Szkoły Gazowej, dr. Zenon Martynowicz — dyr. Chem. Inst. Badawczego, płk. Kazimierz Moniuszko — szef Wydz. Chem. M. S. Wojsk., Mieczysław Myśliński — nacz. Wydz. M. S. Wewn., Adam Nowodworski nacz. Wydz. Gł. Kom. P. P., płk. Ludomił Rayski — szef Dep. Aeronaut. M. S. Wojsk., Władysław Starzak — prezes Kol. Przysp. Wojsk., dr. Stefan Starzyński — wicem. Skarbu, mjr. Ignacy Wądołkowski — szef Wydz. P. U. W. F. i P. W., prof. Czesław Witoszyński — dyr. Inst. Aerodyn., Wincenty Wyrzykowski — nacz. Wydziału P. K. O.

Na zastępców wybrani zostali pp.: prof. Jan Harabaszewski — z Min. Wyznań Rel. i O. P., kpt. Mieczysław Kretowicz — kier. ref. Dep. Aeronaut. M. S. Wojsk., Franciszek Małek — radca Min. Poczt i Telegr., mjr. Włodzimierz Sekunda — P. U. W. F. i P. W., płk. Jan Sendorek — z-ca szefa Dep. Aeronut. M. S. Wojsk., dr. Bohdan Zakliński — dyr. P. C. K.

2) Rada Główna pp.: płk. de Beaurain — d-ca 1 grupy Aeronaut., inż. Eugenjusz Berger — kier. Wydz. Inst. Bad. Nat. Uzbr., inż. Witold Czapski — wiceminister Kom., inż. Juljan Eberhardt — b. wicemin. Kom., gen. dr. Roman Górecki — prezes Banku Gosp. Kraj., dr. Henryk Gruber — prezes P. K. O., Aleksander Hauke-Nowak — dyr. Dep. Min. Spr. Wewn., prof. Maksymiljan Huber — prof. Polit. Warsz., płk. Jan Jagrym-Maleszewski — komendant Gł. P. P., Stanisław Kalicki — nacz. Wydz. Min. Kom., płk. Władysław Kiliński — dyr. Państw. Inst. W. F. i P. W., Władysław Korsak — wicem. Spraw Wewn., gen. Stanisław Kwaśniewski — z-ca szefa Sztabu Gł., gen. Tadeusz Piskor — szef Sztabu Gł., inż. Jan Pohowski — nacz. Insp. Przem. Mag. m. Warszawy, dr. Stanisław Rouppert — szef Dep. Zdrowia M. S. Wojsk., płk. Zygmunt



Z Tygodnia LOPP w Królewskiej Hucie. Pokaz napadu lotniczo-gazowego.

Woynicz-Sianożęcki — szef Wojsk. Inst. Gazowego, Władysław Topczewski — prezes Związku Ofic. Rezerwy, płk. Rudolf Underka — d-ca 11 Grupy p. lotn., płk. Aleksandra Zagórska — prezeska Związku Legjonistek, prof. Józef Zawadzki — prof. Polit. Warsz.

Zastępcy pp.: prof. Czubalski, Jan Karkoszka, ppłk. Tytus Karpiński, prof. Kazimierz Kling, prof. Jan Ruszkowski, Józef Ryszkiewicz.

3) Główna Komisja Rewizyjna pp.: dr. Aleksander Gawlik — sekr. gen. P. K. O. Antoni Leśniewski — nacz. Wydz. B G. K., dyr. Jan Karwowski — przemysłowiec, Wacław Jaworski — g. buch. Chem. Inst. Bad., Jan Jedliński — prokurent Banku Rolnego.

Zastępcy pp.: inż. Zdzisław Przybyszewski, dyr. Antoni Pawlikowski, płk. Aleksander Wańkowicz.

Ukonstytuowanie się nowego Zarządu Głównego. Wybrany w dniu 30 maja Zarząd Główny wyłonił prezydjum w następującym składzie: Prezes — dr. Zenon Martynowicz, dyr. Chem. Inst. Bad., wiceprezesi: płk. Czesław Filipowicz — nacz. Wydz. Lotn. Cyw. M. Kom., płk. Kazimierz Moniuszko — szef Wydz. Chemicznego M. S. Wojsk. i poseł Alfred Birkenmeyer; sekretarz — naczelnik Wincenty Wyrzykowski; skarbnik — inspektor Adam Nowodworski.

RÓŻNE

Z prasy lotniczej. Wychodzący od r. 1924 w Poznaniu miesięcznik lotniczy „Lotnik", będący organem dawnego Związku Lotników Polskich, przestaje istnieć jako czasopismo wyłącznie lotnicze zmieniając tytuł na „Sport Motorowy" i rozszerzając odpowiedni zakres swego zainteresowania.

Nowy Zarząd Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warsz. Na zebraniu w dniu 30 maja wybrany został nowy zarząd Sekcji Lotniczej K. M. Stud. Polit. Warsz. w następującym składzie: Prezes — J. Wędrychowski, wiceprezesi — W. Zaremba i J. Hofman, sekrtearz — S. Krasowski, skarbnik — S. Gajęcki, członkowie — Stępniewski, Tarczyński, Brzozowski, Wójcicki i Aleksandrowicz.

Podania o przyjęcie do Szkoły Podoficerskiej Lotnictwa dla Małoletnich. Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. podaje do wiadomości, że do wielu próśb o przyjęcie do Szkoły Podoficerskiej Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy, napływających obecnie, petenci nie dołączają ważnych załączników, wykazując poza tem nieznajomość warunków, jakim winien odpowiadać kandydat do powyższej szkoły.

Poniżej podaje się wyciąg z warunków przyjęcia do Szkoły P. L. d. M. w celu ścisłego przestrzegania przez zainteresowanych:

„§ 11. O przyjęcie do szkoły ubiegać się mogą obywatele R. P. w wieku od ukończonych 16 lat życia do nieprzekroczonych 18 lat, przygotowani naukowo w zakresie ukończonej 6 lub 7-klasowej szkoły powszechnej i zdolni fizycznie do zawodowej służby wojskowej w lotnictwie.

§ 12. Podania o przyjęcie do szkoły winni wnosić rodzice, względnie opiekunowie kandydatów, corocznie od dnia 15 lipca do Komendanta Szkoły Podoficerskiej Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy, przyczem do podania należy dołączyć następujące załączniki:

a) krótki życiorys kandydata, napisany przez niego własnoręcznie;

b) świadectwo ukończenia przez kandydata conajmniej 6 lub 7-klasowej szkoły powszechnej;

c) metrykę urodzenia kandydata, względnie wyciąg metrykalny;

d) świadectwo zdrowia kandydata, wystawione przez lekarza wojskowego, albo lekarza rządowego lub samorządowego, ze specjalnem uwzględnieniem stanu oczu, organów wewnętrznych i systemu kostnego, oraz świadctwo pomiaru wzrostu (wymagany wzrost conajmniej 145 cm);

e) dowód posiadanego przez kandydata obywatelstwa polskiego;

f) pisemne oświadczenie rodziców względnie opiekunów o znajomości niniejszych warunków przyjęć i zalegalizowane notarjalnie lub sądownie zobowiązanie się:

1) do oddania syna (wychowanka) do wojska bezpośrednio po ukończeniu Szkoły Podofic. Lotn. dla Małoletnich i odsłużenia przez niego w charakterze podoficera zawodowego po 3 lata za każdy rok nauki w szkole, niezależnie od obowiązkowej służby wojskowej;

2) do zwrotu kosztów za naukę i utrzymanie w razie zwolnienia ucznia na prośbę rodziców względnie opiekunów, lub w razie wydalenia ucznia ze szkoły;

4) do zwrotu kosztów za uszkodzone lub zniszczone dobro państwowe szkoły, spowodowane przez ucznia, z wyjątkiem samolotów;

g) dowody, stwierdzające okoliczności, które decydują w myśl par. 15 niniejszych warunków przyjęć o pierwszeństwie w przyjęciu, o ile petent powołuje się na nie;

h) dokładny adres rodziców względnie opiekunów.

§ 13. Podanie wniesione po terminie, względnie bez któregokolwiek z załączników, nie będą zasadniczo rozpatrywane".

Departament Aeronautyki zwraca uwagę zainteresowanych, że podania winny być kierowane jak postanawia w. w. § 12 do Komendy Szkoły Podoficerskiej Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy, gdzie też należy się zwracać po wszelkie informacje. Dep. Aeron. nadesłanych pod jego adresem podań rozpatrywać nie będzie.

Zwroty załączników do podań o przyjęcie do Cywlinej Szkoły Lotniczej w Poznaniu. Depart. Aeron. M. S. Wojsk. wzywa tych wszystkich, którzy w latach 1925, 1926 i 1927 wnosili podania o przyjęcie do Cywilnej Szkoły Pilotów w Poznaniu — Ławicy z dołączeniem oryginalnych dokumentów, jak: świadectwa szkolne, metryka urodzenia, poświadczenie obywatelstwa i t. p., a załączników tych dotychczas nie wycofali, by zgłaszali listownie swe obecne adresy w celu zwrócenia im tych dokumentów.

OSOBISTE

Znany konstruktor lotniczy z Podlaskiej Wytwórni Samolotów, p. Augustyn Bobek, uzyskał zmianę swego nazwiska rodowego na **Zdaniewski.**

P. inż. Stanisław Rogalski otrzymał z rąk chargé d'affaires Italji, p. Petrucciego, odznakę kawalera Orderu „Corona d'Italia". Inż. Rogalski wygłosił w styczniu r. b. w Uniwersytecie Warszawskim z wielkiem uznaniem przyjęty odczyt o italskim locie transatlantyckim.

Pp. L. E. Kwaśniak, W. Litwinowicz, J. Falkiewicz, I. Sienkiewicz uzyskali na Politechnice Warszawskiej dyplomy inżynierów.



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



F. A. I.

NOWE REKORDY.

Fédérration Aéronautique Internationale (F. A. I.) zatwierdziła w ciągu miesiąca maja następujące nowe rekordy lotnicze:

Rekordy Międzynarodowe.

Klasa C. (Samoloty silnikowe).

1) Rekord odległości w obwodzie zamkniętym 8.960 km.

Rekord ten ustanowili lotnicy francuscy Paillard i Mermoz na samolocie „Bernard" z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 650 KM.

Poprzedni rekord, zatwierdzony w zeszłym miesiącu, wynosił 8.822 km 325 m i należał również do Francji. Ustanowili go lotnicy Bossoutrot i Rossi na samolocie „Blériot 110" z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 600 KM.

Rekordy z obciążeniem użytecznem.

Obciążenie 500 kg.

2) Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km — 228 km 267 m/godz.

Rekord ten ustanowił lotnik francuski, porucznik Paris, na samolocie „Latécoére 28" z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 650 KM.

Poprzedni rekord, ustanowiony w październiku 1930 r. przez lotników hiszpańskich Carlos de Haya Gonazalez i Cipriano Rodriguez Diaz, na samolocie „Bréguet" z silnikiem Hispano Suiza 600 KM, wynosił 220 km 428 m.

Obciążenie 1000 kg.

3) Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km — 228 km 267 m/godz.

Rekord ten zdobył tak samo porucznik Paris na tym samym samolocie, co wyżej.

Poprzedni rekord, ustanowiony w lipcu 1927 r., należał do Niemiec i wynosił 205 km 407 m. Ustanowił go pilot Herman Steindorf na samolocie „Rohrbach Roland" zaopatrzonym w 3 silniki „BMW" o mocy 230 KM każdy.

Obciążenie 2000 kg.

4) Rekord szybkości na przestrzeni 500 km — 226 km 073 m/godz.

Rekord ten ustanowił pilot francuski Dubourdien na samolocie „Latécoére" 28—2" z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 650 KM.

Poprzedni rekord wynosił 215 km 378 m i należał do Niemiec. Ustalił go w lipcu 1927 r. pilot Herman Steindorf na samolocie „Rohrbach—Roland„ z 3-ma silnikami „BMW" 230 KM.

5) Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km — 224 km 733 m.

Rekord ten ustanowił również pilot Dubourdien na tym samym samolocie jak wyżej (rekord — 4-ty).

Poprzedni rekord, który ustanowiony został w lipcu 1927 r. przez pilota niemieckiego Steindorfa na samolocie Rohrbach-Roland", wynosił 214 km 855 m.

Samoloty lekkie — (awionetki).

1-sza kategorja (najmniej dwumiejscowe o c. wł. do 400 kg).

6) Rekord długotrwałości lotu — 29 godz. 38 min.

Rekord ten ustanowili lotnicy francuscy Freten i de La Vargne na awionetce „Farman 231" z silnikiem „Renault" o mocy 95 KM.

Poprzedni rekord, ze stycznia 1930 r., należał do Włoch i wynosił 29 godz. 4 min. Ustanowili go lotnicy R. Donati i M. Copannici na awionetce „Fiat AS—1. z silnikiem Fiat A—50".

Skrzydl. Rekordy — 2. Bapr. 1.7

7) Rekord odległości w obwodzie zamkniętym — 3.465 km 211 m.

Rekord ten ustanowili ci sami lotnicy francuscy i na tej samej awionetce, co rekord 6-ty.

Poprzedni rekord wynosił 2.746 km 200 m i należał do Włoch. Ustanowili go w styczniu 1930 r. R. Donati i M. Cappanini na awionetce „Fiat AS—1" z silnikiem „Fiat A—50".

2-ga kategorja (najmniej dwumiejscowe o c. wł. 280 kg).

8) Rekord wysokości — 5 305 m.

Rekord ten ustanowili lotnicy francuscy Reginensi i de Vizcaya na awionetce „Farman 230" z silnikiem „Salmson" 40 KM.

Poprzedni rekord w tej kategorji awionetek, wynosił 4.614 m i należał do Niemiec. Ustanowili go państwo Fusbahn w kwietniu 1930 r. na awionetce Klemm L. 25 z silnikiem „Salmson" 40 KM.

Rekord tej kategorji był również przez pewien czas w posiadaniu Polski (4 004 m — por. Żwirko).

Klasa C-bis (Wodnopłatowce)

Wodnopłatowce lekkie (hydroawionetki).

1-sza kategorja (najmniej dwumiejscowe o c. wł. do 500 kg).

9) Rekord szybkości na przestrzeni 100 km — 189 km 433 m.

Rekord ten ustanowili lotnicy francuscy Lallouette i Boulenger na hydroawionetce „Farman 231—bis" z silnikiem „Renault 95 KM".

Poprzedni rekord, ustanowiony w czerwcu 1930 r. przez lotników niemieckich Alfreda Grundke i Gottliba Pfeiffer'a na hydroawionetce „Junkers J—50 W" z silnikiem „Genet" 85 KM, wynosił 164 km 309 m.

Rekordy światowe.

Ponieważ ostatnio ustanowiony międzynarodowy rekord odległości w obwodzie zamkniętym wynosi, jak podano na początku, 8 960 km i przewyższa wyczyn światowy (8.822 km 325 m) — rekord ten wchodzi jednocześnie, zgodnie z regulaminem F. A. I. na listę rekordów światowych.

Rekordy kobiece.

Klasa C (Samoloty silnikowe).

1) Rekord szybkości na bazie — 333 km 987 m.

Rekord ten zdobyła lotniczka amerykańska, miss Ruth Nichils, na samolocie „Lochhed Vega" z silnikiem Pratt and Whitney „Wasp" o mocy 450 KM.

Rekord poprzedni — 291 km 545 m — ustanowiła w lipcu 1930 r. również Amerykanka, miss Amelia Earhart, na takimsamym samolocie.

2) Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. — 281 km 470 m.

3) Rekord szybkości na przestrzeni 100 km .z obciążeniem użytecznem 500 kg. 275 km. 904 m.

Dwa powyższe rekordy ustanowiła lotniczka amerykańska miss Amelia Earhart na samolocie „Lockheed Vega" z silnikiem Pratt and Whitney „Wasp" o mocy 420 KM.

Rekordy te nie były dotąd notowane, wchodzą więc one poraz pierwszy na listę międzynarodowych rekordów kobiecych.

W chwili obecnej na liście rekordów figuruje osiem rekordów kobiecych, z czego dwa należą do Francji, zaś pozostałe do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

ANGLJA.

Katapulty lądowe. W angielskiem lotnictwie wojskowem poraz pierwszy przeprowadzono próby startu ciężkich lądowych samolotów niszczycielskich przy pomocy katapulty. Do prób użyto samolotu Vickers-Virginia, o ciężarze całkowitym 8.000 kg. Start odbył się nadzwyczaj sprawnie w ciągu zaledwie 3-ch sekund.

Katapulta ziemna, o której mowa, działa sprężonem powietrzem z siłą 3.000 KM.

Pomyślny wynik prób ma dla lotnictwa wojskowego b. duże znaczenie, jeśli chodzi o ułatwienie startu ciężkich samoltów niszczycielskich.

Znów moda na Australję. Angielskie loty turystyczne i rekordowe do Australji znów stają się modne. Po Scott'cie, Guy Menzies ma zamiar, zdaje się, sięgnąć po nowy rekord przelotu na tym utartym już szlaku.

Bohater lotu na Avro-Avian'ie „Młodszy Krzyż Południowy" z Sydney do Nowej Zelandji, przyjechał obecnie do Londynu, aby teoretycznie przestudjować raid Londyn — Australja.

CHINY

Poczta lotnicza. Pierwszy samolot regularnej komunikacji lotniczo-pocztowej między Chinami a Europą wystartował dnia 1 czerwca z Szanghaju. Po przybyciu do Pekinu, poczta została przeładowana do innego samolotu i odstawiona niezwłocznie do ostatniego etapu na Syberji, skąd dalszą drogę odbyła koleją, aż do Irkucka.

Stamtąd poczta rozchodzi się drogą powietrzną do miejsc swego przeznaczenia.

Komunikacja lotnicza. Dla obsługi linji lotniczej Pekin — Berlin zmontowano już cztery samoloty Junkersa. Znajdują się one na lotnisku Hungjao w Szanghaju. Narazie jednak komunikacja na linji nie została jeszcze otwarta, z powodu trudności ze strony Sowietów. Rząd bolszewicki zgadza się na uruchomienie komunikacji Pekin — Berlin jedynie pod tym warunkiem, że na całym dystansie nad terytorjum Z.S.S.R. latać będą na linji wyłącznie piloci sowieccy.

FRANCJA

Zawody lotnicze. Po turystycznym locie okrężnym „Tour de France", redakcja dziennika Le Journal i Związek Pilotów Cywilnych zorganizowały dodatkowe zawody w starcie i lądowaniu na lotnisku w Buc. W konkurencji powyższej wzięło udział 25 zawodników, którzy zostali skwalifikowani w locie okrężnym.

Pierwsze miejsce w zawodach zajął pilot Vercruysse na samolocie Maubousssin-Salmson 40 KM, startując na 50 i lądując na 25 metrach przestrzeni, przed i za wstęgą, umieszczoną na wysokości 1 metra.

Dalsze miejsca zajęli: 2) Ripault na Potezie 36 z silnikiem Renault 95 KM (start — 95 m, lądowanie — 31 m), 3) Roulin na Caudron'ie 232 z silnikiem Renault 95 KM (start — 92 m, lądowanie — 50 m), 4) Lefolcavez na Moth D.H. 60 z silnikiem Gipsy 80 KM (start — 80 m, lądowanie — 72 m), 5) Labouchère na Potezie 36 z silnikiem Salmson 95 KM (start — 82 m, lądowanie — 62 m i t. d.

Na dziewiątem miejscu znalazł się Lallouette, który w parę dni później zginął śmiercią lotniczą. Lallouette leciał na Farmanie 231 z silnikiem Renault 95 KM (start — 74 m., lądowanie — 82 m).

Tablica pamiątkowa raidu Paryż — Nowy Jork. Na lotnisku paryskiem le Bourget minister lotnictwa, Dumesnil, dokonał odsłonięcia tablicy pamiątkowej pierwszego przelotu z Paryża do Nowego Jorku. W uroczystości wzięli udział: attachés lotniczy Italji, Portugalji i Stanów Zjednoczonych oraz przedstawiciele lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Czteroosobowy samolot turystyczny. Fachowa prasa francuska z wielkiem zaintresowaniem pisze o nowym samolocie turystycznym, mającym w tych dniach opuścić halę montażową jednej z fabryk lotniczych. Będzie to jednopłat o szczelinowych skrzydłach, z krytą kabiną dla pilota i trzech pasażerów, zaopatrzony w silnik Renault 95 KM.

Konstruktorem tego samolotu jest p. Bodiansky (Bodziański?). Z dotychczasowych wiadomości wynika, że maszyna przeznaczona jest do lotów turystycznych. Ma ona być nadzwyczaj łatwa w pilotowaniu, bezpieczna i komfortowo wykończona.

Wycieczki turystyczne. Francuska Liga Lotnicza (La Ligue Aéronautique de France) stale organizuje turystyczne wycieczki lotnicze dla szerokiej publiczności paryskiej. Wycieczki te cieszą się ogromną frekwencją, dzięki przystępnym cenom biletów na przelot.

Dla przykładu podajemy niżej program wycieczek na miesiąc czerwiec i lipiec:

7 czerwca — wycieczka do Beauvais. Odlot z lotniska w le Bourget o godzinie 10.30; powrót z Beauvais o godzinie 18.30. Ceny biletów: w obie strony samolotem — 140 fr. W pierwszą stronę samolotem, z powrotem autocarem, lub naodwrót — 90 fr. W obie strony autocarem — 35 fr.

28 czerwca — wycieczka do Orleanu. Cena biletu w obie strony samolotem — 250 fr.

12, 13, 14 lipca — wycieczka do Erveux i Havru — 430 fr.

Czy nasza L.O.P.P. w porozumieniu z DyrekcjąLinij Lotniczych Lot nie mogłaby zorganizować podobnych wycieczek zbiorowych np. do Gdyni (Pucka), Zakopanego (Nowego Targu), Kazimierza (Dęblina) i t. p.

Osiąga się tym sposobem podwójny cel: 1) propagandę dla turystyki, komunikacji lotniczej i lotnictwa wogóle, oraz 2) dodatkowy, pewny dochód dla naszych linij lotniczych.

Śmierć Beauregard'a. Rok bieżący nie jest szczęśliwy dla asów lotnictwa ani w Polsce, ani we Francji: u nas — Puławski i — wkrótce potem — Długoszowski; we Francji—Lallouette, popularny pilot komunikacyjny, który m. in. leciał z królem Karolem Rumuńskim z Paryża do Bukaresztu i — ostatnio — Beauregard, jeden z najlepszych pilotów C.I.D.N.A. i Aeropostale.

6 czerwca samolot Fokker oddziału służby pocztowo-lotniczej w Indochinach, pilotowany przez Beauregarda i mający na swym pokładzie mechanika Patarda i radjotelegrafistę Leroux, wystartował do zwykłego lotu w kierunku Rangoonu. Nazajutrz, w odległości 250 km na południe od Akyab, przed przybyciem do tego miasta, samolot porwany został przez szalejący huragan i rzucony do rzeki. Cała załoga zginęła na miejscu; ocalała tylko poczta.

Śmierć Beauregarda stanowi dla lotnictwa francuskiego bardzo poważną stratę. Od lat dziesięciu pracował on na linjach komunikacji lotniczej, osiągając 5.000 godzin lotu. Powierzano mu zawsze najodpowiedzialniejsze przeloty, licząc się z jego wielkiem doświadczeniem, znaną z czasów wojny odwagą i niezwykłemi zaletami zawodowemi pilota.

Śmierć Lallouette'a i de Permangle'a. Dopiero obecnie mamy możność podać nieco szczegółów o śmiertelnej katastrofie Lallouette'a, która okryła żałobą lotnictwo francuskie, i z pewnością zasmuciła wszystkich tych, którzy cenić umieją sportową pasję latania u doskonałych, dzielnych i odważnych pilotów. Do takich właśnie należał sympatyczny Lallouette, pilot, którego osobą i raidami zajmowaliśmy się niejednokrotnie w Kronice.

Przebieg katastrofy był następujący: Lallouette i jego młodziutki (zaledwie 19-letni) obserwator Permangle, dnia 30 maja o g. 5.10 wystartowali z bazy rzecznej w le Pecq (pod Paryżem) na wodnosamolocie Farman 231 z silnikiem Renault 95 KM. Zamiarem ich było dotrzeć do Los Alcazares w Hiszpanji bez lądowania i w ten sposób pobić rekord długości lotu dla wodnosamolotów wagi mniejszej niż 500 kg.

Zbiorniki Farmana zawierały na ten lot 375 kg benzyny.

Przeleciawszy nad Francją, lotnicy znaleźli się nad wybrzeżem Hiszpanji, gdzie zaskoczyła ich fatalna pogoda.

Lecąc dalej przez burzę, pod bardzo niskim pułapem, na wysokości Barcelony w pobliżu m. Villanueva (50 km na południe od stolicy Katalonji), maszyna z niewiadomych przyczyn nagle runęła do morza, ulegając częściowemu rozbiciu. Wypadek ten miał miejsce o godzinie 10 min. 45.

Przybyli na miejsce katastrofy rybacy, zastali lotników już martwych.

Wypadek Leny Bernstein. Popularna lotniczka Lena Bernstein w końcu maja przedsięwzięła próbę pobicia rekordu długości lotu w linji prostej na samolocie turystycznym III kategorji (Farman 230 z silnikiem Salmson 40 KM). Lot, podjęty z Istres w kierunku Egiptu, został jednak przerwany przymusowo w Rzymie.

Mimo to niepowodzenie, w pierwszych dniach czerwca Lena Bernstein startuje ponownie z Istres, w zamiarze pobicia rekordu. Jednakże pech (złośliwie trzymający się większości kobiet-lotniczek...) prześladuje ją nadal: maszyna ucieka przy starcie i skręca na pryzmę kamieni, przebiegłszy zaledwie 100 metrów. Wskutek tego następuje kapotaż. Lena Bernstein łamie nogę i doznaje ogólnych potłuczeń. Początkowo zachodziła nawet obawa, że ma naruszoną podstawę czaszki.

Po przewiezieniu jej do Marsylji, okazuje się, że wypadek nie pociągnie za sobą tak złych skutków i niefortunna, ale uparta lotniczka wkrótce znów będzie mogła próbować szczęścia.

Huragan w le Bourget. W ubiegłym tygodniu paryski port lotniczy w le Bourget nawiedziła gwałtowna burza, połączona z huraganowym niemal wiatrem. Około g. 3.30 wiatr zerwał się nagle i osiągnął w ciągu kilku minut szybkość 24 m/sek. Startujący w tym czasie dwusilnikowy samolot linji Paryż—Londyn zderzył się wskutek naporu wiatru z trzysilnikowym Fokkerem, odlatującym do Strassburga. Pasażerski Goliath, stojący na lotnisku, został uniesiony w powietrze i rzucony na zamknięte wrota hangaru. Na szczęście obeszło się bez poważniejszych wypadków z ludźmi.

HOLANDJA

Nowy samolot Fokkera. Nowy pasażerski samolot Fokkera, F-XIV, z trzema silnikami Lorraine-Allgol, podczas prób fabrycznych w locie osiągnął szybkość 245 km/godzinę.

Eksport jarzyn drogą powietrzną. Holenderskie firmy ogrodnicze rozpoczęły na wielką skalę eksport jarzyn do Anglji drogą transportu powietrznego. W jednym tylko dniu 17 czerwca do Croydon (Londyn) przybył samolotem transport jarzyn holenderskich wagi 2½ tonny, zapakowany w 343 skrzynkach. Jarzyny przyleciały na Fokkerze F-IX.

ITALJA

Wyższa szkoła nawigacyjna. Ministerstwo Lotnictwa zdecydowało się utrzymać nadal wyższą szkołę nawigacji lotniczej i pilotażu w Orbetello, która powstała podczas przygotowań do wielkiego raidu transatlantyckiego generała Balbo.

Komendantem tej szkoły jest obecnie generał Aldo Pellegrini.

Na ogólną ilość 52 oficerów, którzy ukończyli pierwszy kurs w Orbetello, dziesięciu brało udział w locie generała Balbo, dwuch zaś należy do italskiej ekipy na zawody o Puhar Schneidera.

Wypadek de Pinedo. Generał de Pinedo, attachè lotniczy przy ambasadzie italskiej w Buenos Ayres, uległ w ostatnich dniach wypadkowi samochodowemu. Na szczęście początkowe bardzo poważne obawy o życie słynnego zwycięzcy Południowego Atlantyku okazały się płonnemi. Generał de Pinedo szybko powraca do zdrowia.

JAPONJA

Zaniechany przelot Pacyfiku. Lotnik japoński Ash, o którego zamiarze przebycia Pacyfiku drogą powietrzną z plaży w Sabusha donieśliśmy w jednym z ostatnich numerów, zaniechał podobno tego przedsięwzięcia.

Turystyka lotnicza. Dwaj lotnicy-turyści: Kurimura i Kuma-Kawa rozpoczęli lot na samolocie turystycznym „Młoda Japonja" z Tokio do Europy przez Syberję.

NIEMCY

Autogiro na linjach Lufthanzy. Mimo bardzo dodatnich wyników ostatnich prób z autogirami, które wykazały zupełnie realne korzyści używania ich do komunikacji lotniczej, maszyny te dotychczas mało gdzie, z wyjątkiem Anglji i Stanów Zjednoczonych, znalazły zastosowanie.

Przyczyną tej rezerwy jest zapewne dawniejsza zła sława autogiro, które dla puszczenia w ruch śmigieł wymagały wielu kłopotliwych zabiegów.

Obecnie autogiro La Cierwa zaopatrzone są w startery, lub pomocnicze silniki do zapuszczania śmigieł, co przy cennych zaletach ich pionowego niemal startu i lądowania, daje im pierwszeństwo przed zwykłymi samolotami - płatowcami.

Dnia 16 czerwca T-wo La Cierwa wysłało do Berlina pierwsze autogiro dla Lufthanzy, zakupione na próbę przez niemieckie linje komunikacji lotniczej. Sądząc z wyników praktycznych, jakie przy użyciu tej maszyny w ruchu lotniczo-komunikacyjnym uzyskali piloci Lufthanzy, autogiro może stać się już wkrótce równie popularnem, jak samolot.

Szybownictwo. Niemiecki pilot szybowcowy, Otto Fuchs, należący do akademickiego klubu szybowcowego w Darmstadcie, dokonał pierwszego przelotu na szybowcu między dwoma miastami.

Przybywszy do Berlina w celu wykonania lotu nad stolicą na swym szybowcu „Starkenburg", Fuchs wzniósł się nad lotniskiem w Tempelhofie do wysokości 800 metrów, holowany przez samochód.

Korzystając z bardzo silnych prądów termicznych pod cumulsami, przy bardzo upalnej pogodzie, osiągnął wkrótce po porzuceniu kabla holowniczego jeszcze 400 metrów wysokości i pożaglował nad centrum miasta na wysokości 1,200 metrach, budząc niebywałą sensację na ulicach.

Po przeszło godzinnem wykonywaniu ewolucji nad Berlinem, Fuchs zamierzał wylądować zpowrotem na lotnisku w Tempelhoff. Ale, zauważywszy zbliżającą się z zachodu burzę, postanowił wyzyskać ją dla dalszego przelotu.

Po 3½-godzinnym locie „Starkenburg" osiągnął Frankfurt nad Odrą, gdzie wylądował szczęśliwie, o 100 km od miejsca startu.

Szybowiec „Starkenburg" jest jednopłatem, o rozpiętości skrzydeł 16 metrów, konstrukcja lotek i steru kierunkowego przypominającym szybowiec „Consul" i Caproni, Mario de Bernardi'ego.

DO-X dla Italji. Olbrzymia łódź latająca DO-X-2, przeznaczona dla lotnictwa Italji, została już spuszczona na wodę na jeziorze Constance, gdzie odbędą się pierwsze jej próby praktyczne.

Kierownikiem prób zdawczo - odbiorczych, które odbywają się w obecności przyjmującej maszynę załogi włoskiej pod dowództwem majora Agnesi, jest pilot zakładów Dorniera, Wagner.

DO-X zaopatrzony jest w 12 silników Fiat A-22.

265-kilometrowy lot na szybowcu. Pilot niemiecki Gunther wykonał na szybowcu „Fafnir" przelot z Monachjum do Czechosłowacji i wylądował pomyślnie u stóp Erzbirge, przebywając przestrzeń 265 kilometrów. Tem samem został pobity rekord Kronfelda.

Konstruktorem szybowca „Fafnir" jest p. Lippisch.

Przemysł lotniczy. Znana firma „Bayerische Flugzeugwerke" zażądała nadzoru sądowego i ma zawiesić wypłaty. Firma ta od lat pięciu produkowała samoloty Messerschmitt, tworząc z T-wem Messerschmitt spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Podobno jednak nawet zupełny upadek „Bayerische Flugzeugwerke" nie zachwieje podstawami wymienionego wyżej T-wa.

STANY ZJEDNOCZONE

Nowy samolot niszczycielski. „Latająca forteca wuja Sama"—tak oto brzmi zupełnie oficjalna nazwa nowego dwusilnikowego samolotu niszczycielskiego, który został zakupiony przez wojskowe lotnictwo Stanów Zjednoczonych w zakładach Beoing i będzie produkowany seryjnie.

Samolot ten jest dolnonośnym jednopłatem, zaopatrzonym w dwa silniki po 1.000 KM każdy. Rozpiętość jego wynosi 26 metrów; uzbrojenie składa się z czterech karabinów maszynowych i 1.000 kg bomb.

Ekspedycja rozporządza jednym samolotem typu Dornier-Wal.

Wyspy pływające. Pomysł rzucenia na Atlantyku łańcucha sztucznych wysp pływających dla ułatwienia komunikacji lotniczej między Europą i Ameryką Północną do niedawna uchodził za fantazję i budził sceptyczne uśmiechy. Obecnie jednak pomysł ten wszedł w stadjum realizacji. W Stanach Zjednoczonych podpisana została umowa między rządem i pewnem prywatnem konsorcjum, które podjęło się wybudowania ośmiu takich wysp.

Pierwsza z nich ma być zakotwiczona już za 18 miesięcy na połowie drogi między Bermundami a New-Yorkiem.

Próba pobicia rekordu. Próba pobicia rekordu długotrwałości lotu z zaopatrzeniem w materjały pędne w powietrzu, przedsięwzięta przez lotników Mat Carpenter i Lees z Indianopolis, skończyła się nieszczęśliwie. Po 15 dobach lotu, wskutek zepsucia się silnika, załoga musiała lądować w odludnej miejscowości, przyczem samolot został rozbity, lotnicy zaś poważnie ranni.

73 godziny lotu z silnikiem Diesla. Dwaj lotnicy amerykańscy: Walter Lees i Fryderyk Brossy omal nie pobili ostatnio ustanowionego rekordu długotrwałości lotu (bez zaopatrzenia w powietrzu), który to rekord należy do pilotów Bossoutrot i Rossi'ego (75 godzin 23 minuty i 7 sekund na samolocie Blériot 110 z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM).

Lees i Brossy wystartowali z lotniska Jacksonville (Floryda) na samolocie Bellanca z silnikiem Packard-Diesel 225 KM, mając w zbiornikach 1.700 litrów paliwa.

Po 73 godzinach i 48 minutach lotu, załoga zmuszona została do lądowania przez zbliżający się huragan. Przez cały czas lotu i po wylądowaniu silnik pracował bez zarzutu. W zbiornikach pozostało paliwa jeszcze na dziesięć godzin.

Próba powyższa dowodzi doskonałości silników typu Diesla, stosowanych do samolotów. Ze względu na ogromną oszczędność zużycia paliwa i trwałość silników Diesla, należy oczekiwać, że wkrótce wyprą one zupełnie inne silniki lotnicze, zwłaszcza w lotnictwie komunikacyjnem, gdzie względy ekonomiczne mają pierwszorzędne znaczenie.

Przemysł lotniczy. Dyrekcja zakładów lotniczych Keystone'a otrzymała od rządu zamówienie na budowę 64 dwusilnikowych samolotów niszczycielskich. Samoloty te mają być zaopatrzone w silniki gwiaździste, chłodzone powietrzem, po 575 KM każdy.

Wielkie manewry lotnicze. Egzotyka Stanów Zjednoczonych polega na monstrualności wszelkich przejawów tamtejszego życia: olbrzymie domy, krachy giełdowe, majątki; największą ilość samochodów, zbrodni, fabryk, mieszkańców miast; najdłuższe linje kolejowe i rzeki; najekscentryczniejsze pomysły, najwspanialsze filmy, najszybsze tempo rozwoju życia...

Ta sama tendencja do wyolbrzymiania zjawisk istnieje także w lotnictwie Stanów Zjednoczonych. Jeden z wielu jej przykładów stanowić mogą ostatnio przeprowadzone manewry wojskowych sił powietrznych, które miały miejsce w rejonie między Bufallo i Washingtonem, oraz Daytonem i New-Yorkiem. W manewrach tych wzięło udział około 700 samolotów.

Jest to pierwszy wypadek na świecie, aby tak potężna ilość jednostek lotniczych działała jednocześnie i to pod jednolitem dowództwem.

Nowy sterowiec. Komandor-porucznik Rosendhal, były komendant sterowca „Los Angelos", został obecnie mianowany komendantem nowozbudowanego dla współdziałania z marynarką wojenną sterowca „Akron".

„Akron" opuścił już warsztaty zakładów lotniczych T-wa Goodyear-Zeppelin i w ciągu miesiąca lipca zostanie poddany licznym próbom w locie.

Załoga tego nowego powietrznego krążownika składać się będzie z jedenastu oficerów i czterdziestu podoficerów.

VARIA

Głowy państw w powietrzu. Nie chodzi tu naturalnie o głowy dosłownie, tylko o suwerenów i prezydentów, którzy używają sportu i komunikacji lotniczej.

Pierwszym władcą, który latał samolotem jest król Ferdynand Bułgarski; otrzymał on chrzest powietrzny 15 lipca 1910 roku na lotnisku Kiewit-Hasselt, lecąc z pilotem Juljuszem de Laminne.

W czasie wojny światowej po raz pierwszy latał prawdziwy król-lotnik, Albert Belgijski, który i nadal lata b. często dla przyjemności, wybitnie popierając propagandę lotniczą w swoim kraju.

Książę Walji sam jest pilotem i lata niemal codziennie.

Bardzo liczni książęta krwi i kierownicy naw państwowych odbywali już podróże samolotem. Ciekawe, który z Prezydentów Polski da w tej dziedzinie dobry przykład swoim następcom?

Polacy poszukiwani. W Nr. 521 „Les Ailes" z dn. 11.VI b. r. znajduje się na ostatniej stronie ogłoszenie treści następującej:

Poszukuje się na zagranicę inżyniera lub rysownika, **najchętniej Polaka,** z dużą praktyką w dziale konstrukcji pływaków do samolotów, z drzewa, lub z metalu. Telefonować: W. Garliński, Bellevue 05-12.

Panu W. Garlińskiemu należy się szczere uznanie za popieranie rodaków we Francji.

ŚMIERĆ „AWIONETCE"

Wyrugujmy brzydkie i niepolskie wyrażenie

Niewiadomo skąd się wzięła i kto nas nią obdarzył. Zjawiła się jak zły sen — no i pozostała, z zadziwiającą biernością przyjęta i adoptowana przez władze [1]), kluby, publiczność, a nawet przez pisma mniej lub więcej fachowe.

Spróbujmy stwierdzić jej pochodzenie. Zdawałoby się, że pochodzi z Francji jako zdrobniała forma słowa „avion".

Co jest jednak zdumiewające to to, że właśnie ta zdrobniała forma we Francji nie znalazła żadnego zastosowania i nie jest do pomyślenia, ażeby fachowy lotnik lub kierownik francuskiego portu lotniczego powiedział na widok lądującego samolotu sportowego lub turystycznego „Une avionette vient d'atterir". Zawsze powie „un avion", albo „un avion de tourisme".

Z przyjemnością konstatuję, że w prawdziwych kołach lotniczych w Polsce, pomiędzy pilotami, ohydne słowo „awionetka" nigdy nie jest używane, słyszy się je jedynie między publicznością niemającą pojęcia o lotnictwie, z czego jednak nie należy wyciągać żadnych specjalnych wniosków.

Niemcy z trudem stworzyli sobie słowo „Flugzeug", którego się konsekwentnie trzymają, pomimo, że było i jest brzydkie i początkowo nawet dla Niemca miało bardzo przykre brzmienie, aż je przyzwyczajenie złagodziło.

---

[1]) W wielu rozporządzeniach i innych aktach występuje już ostatnio wyrażenie „samolot turystyczny". (Red.).

My jesteśmy w szczęśliwem położeniu, że mamy doskonałe polskie określenie „samolot", które fonetycznie ma przyjemny dźwięk, powstało—że tak powiem—samorzutnie i nie trzeba go było sztucznie stwarzać, co zawsze będzie przemawiało na jego korzyść, i które „technicznie bynajmniej nie określa dużego aeroplanu", lecz wszelkie maszyny, wielkie i małe, które latają własną siłą.

Przecież i wśród samolotów wojskowych odróżniamy samoloty bojowe, wywiadowcze, bombowe, a samem słowem „samolot wojskowy" nic byśmy jeszcze dokładnie nie określili.

Pozatem przelatuje czasem także samolot „komunikacyjny", „reklamowy" lub inny. Przez proste dodanie jego celu określenie staje się dopiero ścisłe.

Cóż łatwiejszego, jak powiedzieć „samolot turystyczny", lub „sportowy"?

Dlaczego, poco i naco „awionetka"? Jak się ten dziwoląg pisze? Przez „v" czy przez „w"? I co to właściwie jest ta awionetka?

Dlaczego w czasie wojny płatowiec 80-konny był już poważnym samolotem? Wówczas „awionetka" mogła prawdopodobnie mieć najwyżej 40 koni. Dziś z równą nonszalancją, jak brakiem fachowości, określają RDW—4 ze 115-konnym Hermesem, robiącą niemal 200 km na godzinę „awionetką". Ja twierdzę, że jest to już bardzo poważny i wyrosły samolot.

Za kilka lat, gdy samoloty myśliwskie będą miały nie mniej 1000 koni, będziemy samolot turystyczny, który wtenczas też będzie miał silniczek 300-konny z kompresorem, także nazywali „awionetką". — Tak sobie, dla odróżnienia.

Niech się dziś oświadczą lingwiści, czy mamy tego wstrętnego podrzutka dalej hodować; niechaj ludzie powietrza, piloci i inni lotnicy, urządzą plebiscyt, co z potworkiem zrobić, zatrzymać czy przechrzcić na dobry polski „samolot sportowy", czy „turystyczy"; niechaj władze i inne autorytety, kótre urządzają „Konkursy Krajowych Awionetek" wytłumaczą nam, gdzie ten stwór się zaczyna i gdzie się kończy? Ile kucy musi mieć minimalnie, ile wyrosłych szkap maksymalnie? A przedewszystkiem niech nam wytłumaczą, dlaczego właśnie tu, a nie gdzieindziej jest granica?

Jeżeli na przyszłym Challenge'u Europy zjawi się kapitan Hawks z taką zabawką z silnikiem około 200 koni, wagi 450 kg, robiącą dobre 300 km na godzinę — co nie jest wykluczone — czy będzie to samolot, czy awionetka?

Twierdzę, że już dziś w wielu wypadkach określenie wyrosłych samolotów jako awionetek jest nielogiczne, a z czasem stanie się jeszcze daleko więcej bezsensowne.

Jest jeszcze czas — chociaż najwyższy — na zasadniczą zmianę i dlatego prosimy wszystkich lotników sportowych oraz miłośników lotnictwa, by zabrali głos w tej sprawie i, o ile ich zapatrywanie odpowiada powyższym wywodom, pomogli do uwolnienia lotnictwa z tej niepolskiej i niefachowej naleciałości.

B. Skórzewski.

NAUKA PILOTAŻU

III. LĄDOWANIE.

Czas laszowania ucznia.

Lądowanie, oprócz momentów, z których się składa i które można uczniowi wytłumaczyć oraz pokazać (czyli — których można nauczyć), posiada pewien czynnik, zależny wyłącznie od czucia, który w mowie potocznej nazywają piloci „drygiem". Otóż można mieć dryg do lądowania odrazu, można go nie mieć wogóle nigdy, ale można go także „złapać".

„Dryg" jest to coś niewyrażalnego i niedającego się bliżej określić. Coś, co przychodzi samo i początkowo może nawet nawiedzać ucznia do pewnego stopnia perjodycznie, znikając na pewien czas, zanim ustali się zupełnie.

Rzeczą instruktora jest więc wylaszować ucznia wtedy właśnie, kiedy jest on w dobrej formie; kiedy złapie dryg. Nie po 80-ciu lotach na dwusterze, ani po 150-ciu, tylko wtedy, kiedy zaczyna on lądować bez błędu.

Ten mój pogląd może się wydać nieco rewolucyjnym, wobec panujących dotąd jeszcze (zwłaszcza w lotnictwie wojskowem) przesądów, że powinno się stosować obowiązkowe minimum lądowań na dwusterze przed pierwszym samodzielnym lotem ucznia.

Otóż, mojem zdaniem, żadnego minimum stosować nie można. Miałem uczniów bardzo dobrze lądujących po 50-ciu lotach, a na dalszych typach maszyn — po 5-ciu, czy 8-iu. Nie pozwolono mi ich laszować, ponieważ nie posiadali koniecznego minimum. I cóż się okazało? Po stu lotach nie mogłem takiego ucznia wypuścić, ponieważ stracił „dryg" i zaufanie do siebie.

— Gdybyś go wypuścił po 50-ciu, rozbiłby teraz maszynę — powiedziano mi wówczas.

— Nie, nie rozbiłby maszyny.

Po pierwsze „dryg" nie mija odrazu: zanika stopniowo w ciągu 3—4 coraz gorszych lądowań. Można więc dopomóc uczniowi do jego odzyskania na czas kilkoma lotami na dwusterze. Zauważyłem zresztą, że u latających samodzielnie zanik „drygu" jest zjawiskiem rzadkiem, podczas gdy u latających zbyt długo na dwusterze zdarza się prawie zawsze i bardzo łatwo.

Pozatem lądowanie wymaga od początkującego ucznia najdłuższego skupienia uwagi (o wiele dłuższego, niż wiraż, start i akrobacja). Jeżeli uczeń leci z instruktorem i wie, że każdy jego błąd zostanie poprawiony przez tego instruktora, a więc — że nie grozi mu rozbicie maszyny, często nie potrafi skupić się dostatecznie po zbyt dużej ilości lotów na dwusterze. Natomiast latając samodzielnie, uczeń skupia się lądując dobrze sam, szybko dochodzi do pewnej rutyny i przyswaja sobie na stałe „dryg".

Pomimo licznych przeszkód natury — że tak powiem — technicznej, udało mi się wylaszować wielu uczniów przed obowiązującem minimum lotów dwusterowych. Zyskałem tym sposobem potwierdzenie mojej teorji o jaknajdalej idącej indywidualizacji w szkoleniu na pilota i o laszowaniu ucznia bezpośrednio po opanowaniu przez niego lądowania. W ogromnej większości wypadków późniejsze moje loty kontrolne (bez względu na zdolności ucznia) potwierdziły wczesne i stałe przyswojenie sobie „drygu" do lądowania przez tych uczniów.

Ze względu na niedającą się ściśle przewidzieć ilość lotów, potrzebną do opanowania lądowania przez ucznia, trzeba rozpoczynać naukę lądowań wtedy, kiedy już uczeń opanował wiraż o tyle, że kilkanaście lotów wystarczy na jego wykończenie, a późniejsze loty kontrolne — na ostateczne usunięcie błędów, w zupełności zaś lot po prostej i start.

Podejście do lądowania.

Podejście do lądowania, a więc czynności poprzedzające lądowanie od chwili wzięcia kierunku do pierwszej zmiany kąta planowania nad ziemią, stanowią wstęp do nauki lądowania.

Można zacząć ćwiczyć z uczniem podejście do lądowania jeszcze przed nauką właściwego startu, nie kładąc zresztą na to specjalnego nacisku. Dopiero właściwą naukę lądowania powinno się rozpoczynać później.

Kierunek do lądowania powinien uczeń wziąć prawie wprost na grupę, a nie zbyt daleko w lewo, ani też w prawo od grupy, w odległości 1000—15000 metrów przed skrajem lotniska, to jest 1200—2000 metrów przed miejscem, na którem ma wylądować. Od tej chwili maszyna nie powinna zbaczać z kierunku.

Podejście do lądowania można ćwiczyć (dla pierwszego typu samolotów szkolnych) z wysokości 150—200 metrów, przyczem poniżej 100 metrów uczeń nie powinien już dociągać maszyny gazem. Ocena odległości grupy z tej wysokości jest wystarczająco łatwa, a w każdym razie możliwa w krótkim czasie do przyswojenia.

Niektórzy instruktorzy polecają przed zamknięciem gazu pocisnąć maszynę wdół do tego położenia, w jakiem będzie ona planować. Ma to jakoby zapobiegać ewentualnej utracie szybkości podczas zamykania gazu.

Jak żyję nie słyszałem, aby ktoś stracił szybkość wskutek zamknięcia gazu w linji lotu i uważam, że takie postępowanie jest conajmniej zbyteczne.

Samolot, lecąc poziomo na zredukowanych obrotach, posiada w chwili zamykania gazu zupełnie wystarczający nadmiar szybkości dla utrzymania równowagi na tę krótką chwilę, która dzieli moment zamknięcia manetki od momentu pochylenia płatowca pod kątem planowania. Jeżeli stabilizacja skrzydeł i opierzenia ogona jest prawidłowa, po zamknięciu gazu samolot pochyla się sam pod właściwym kątem w przód.

Kąt planowania trzeba uczniowi pokazać. Trudno określić go słowami. Trzeba także koniecznie po-

kazać zbyt ostre **picqué** i przepadanie maszyny przy zbyt słabem. Posiłkowanie się licznikiem obrotów lub **Badin'em** przy planowaniu uważam za bardzo niewłaściwe: przyrządy pochłaniają zbyt wiele uwagi ucznia, a przytem często się psują. W takim wypadku uczeń, który umie lądować tylko z pomocą szybkościomierza, traci się i często kładzie maszynę.

Nie ulega kwestji, że trzeba pokazać uczniowi także sposób posługiwania się temi przyrządami pokładowemi, koniecznemi podczas planowania w nocy, we mgle, lub w chmurach; ale zrobić to można w czasie ostatnich lotów kontrolnych przed wykonaniem warunków, albo nawet dopiero przed wykonaniem przelotów.

Zasadniczo kąt planowania powinien być taki, aby pilot widzieć mógł przez maskę silnika miejsce na ziemi, w którem zamierza wylądować. Jednak od zasady powyższej istnieje b. wiele wyjątków. Zmienia się ona zależnie od siły wiatru, aerodynamicznych właściwości samolotu i t. d.

Z chwilą zamknięcia gazu, skala ruchów steru nożnego wzrasta, zaś skala ruchów lotkami ogranicza się niemal tylko do zniwelowania mogących powstać trawersów. W każdym razie lotki prawie nie uczestniczą w utrzymaniu samolotu w kierunku lądowania.

Zamknięcie gazu, przez usunięcie wpływu obrotu śmigła powoduje skręt samolotu z obranego kierunku lądowania. Trzeba przyzwyczaić ucznia do natychmiastowego reagowania nogą na ten skręt, jeszcze zanim samolot zacznie zawracać.

Przy szkoleniu na samolotach z silnikami rotacyjnemi, pamiętać należy o operowaniu manetkami. Manetka od benzyny powinna zostać otwarta, zmniejszenie zaś obrotów silnika powinno być regulowane tylko manetką od powietrza. Uczeń musi przekonać się w czasie planowania, czy silnik zaskakuje przy danem ustawieniu manetek po włączeniu kontaktu i czy nie daje wtedy zbyt wielu obrotów.

Zanim rozpocznie się właściwą naukę lądowania, trzeba koniecznie przyzwyczaić ucznia do rozejrzenia się na wszystkie strony podczas podchodzenia do ziemi. Jest to przyzwyczajenie bardzo chwalebne, ponieważ chroni od zderzeń z innemi maszynami na ziemi i w powietrzu w czasie planowania, co zdarza się dość często na ruchliwych lotniskach.

Lądowanie normalne.

Po za wrodzonym talentem, czy „drygiem", opanowanie lądowania w największej mierze zależy od trzech zazębiających się wzajem czynników. Są to: 1) — wzrokowa pamięć odległości, 2) — zdolność synchronizacji szybkości ruchu drążka sterowego z szybkością opadania (pionową) samolotu i 3) — zdolność niezatrzymywania wzroku na przesuwających się przedmiotach, czyli zdolność patrzenia na odległość stałą w czasie ruchu.

Wzrokowa pamięć odległości, która odgrywa również dużą rolę, jeśli chodzi o moment zamknięcia gazu przed lądowaniem, potrzebna jest w czasie lądowania w dwóch innych momentach zasadniczych. Pierwszym z nich jest tak zwane załamanie kąta planowania, czyli pierwsze ściągnięcie knypla nad ziemią.

Odległość od ziemi, na której należy załamać kąt, zależy od właściwości aerodynamicznych danego samolotu. Dla danego samolotu zaś, jest również zmienna w zależności od wiatru, ale te ostatnie różnice są stosunkowo bardzo nieznaczne.

Osobiście jestem zwolennikiem lądowania z małą szybkością, a więc — wczesnego załamywania kąta, dość wysoko nad ziemią (1,5—2 metry).

Samo załamanie kąta jest to podciągnięcie maszyny na tyle, aby zaczęła ona lecieć poziomo (równolegle do ziemi), nie wznosząc się i nie opadając. Lot taki — rzecz prosta — może trwać (bez gazu) tylko kilka sekund. Potem samolot zaczyna przepadać. I teraz, w miarę zbliżania się do ziemi, trzeba ściągać knypel dalej, jak gdyby chcąc niedopuścić do zetknięcia się podwozia z lotniskiem.

Szybkość ściągania knypla i skala jego ruchu powinna być wprost proporcjonalna do szybkości opadania samolotu. Czyli, że im szybciej maszyna przepada (zbliża się do ziemi), tem szybciej i więcej ściągać trzeba knypel na siebie.

Złudzenie wzrokowe sprawia, że lądujący widzi nie opadanie samolotu ku zemi, ale raczej przeciwnie: zbliżanie się (podchodzenie) ziemi pod samolot. Dla plastyczniejszego zobrazowania dalszego procesu lądowania, będę nadal posługiwał się tem ostatniem określeniem, przyjmując samolot za ciało nieruchome, ziemię zaś za ciało, pozostające w ruchu w stosunku do samolotu.

Tak więc, w miarę zbliżania się ziemi, ściągać trzeba knypel na siebie i to tak szybko, jak szybko ziemia podchodzi w górę.

Jeżeli ziemia po zbyt silnem (lub zbyt szybkiem) pociągnięciu drążka sterowego zaczyna się oddalać, trzeba albo przeczekać chwilę, nie ściągając dalej (jeżeli oddalanie się ziemi jest nieznaczne), albo też lekko oddać drążek wprzód (jeżeli ziemia oddala się gwałtownie). Potem — lądować dalej.

Do chwili załamania kąta pilot powinien patrzeć blisko, tuż przed siebie, aby nie przeoczyć właściwej chwili załamania kąta.

Stwierdziwszy, że odległość od ziemi jest już właściwa, trzeba zacząć ściągać i jednocześnie przenieść wzrok daleko wprzód, o 100—300 m. Ta odległość patrzenia na sunącą ku nam i pod nas ziemię, musi być stała. To znaczy, że wzrok pilota nie powinien ani na chwilę zatrzymywać się na drobnych szczegółach terenu, ale — że użyję tego obrazowego powiedzenia — tworzyć smugę spojrzenia o 100—300 metrów przed samolotem. Tym sposobem najlepiej zaobserwować można, kiedy i z jaką szybkością ziemia podchodzi wgórę pod samolot, a więc — kiedy i ile trzeba podciągnąć maszynę, tak „aby nie dopuścić do zetknięcia się jej podwozia z lotniskiem".

Wreszcie nadchodzi chwila, w której pilot — ciągle patrząc daleko przed siebie — spostrzega, że ziemia znajduje się niemal tak blisko, jak wtedy, kiedy samolot kołuje, względnie stoi na lotnisku.

Jest to drugi moment, wymagający wzrokowej pamięci odległości. Dla jej zapamiętania, radzę przy

Z MEETINGU LOTNICZEGO W PILZNIE





Powitanie szefa ekipy polskiej, por. pil. inż. R. Hirszbandta z A. W. i ogólny widok (w locie autogiro).

sposobności, zwłaszcza gdy się ma zamiar lecieć na nieznanej dotąd maszynie, popatrzeć uważnie na ziemię z miejsca pilota, jak wyglądają łatwo widoczne części płatowca na tle lotniska i w jakiej odległości od jego powierzchni się znajdują. Ułatwi to z pewnością lądowanie.

Wracając do rzeczy — w chwili, kiedy pilot uzna, że znajduje się tuż nad ziemią, ściąga knypel aż do końca ruchem płynnym, ale energicznym. Bezpośrednio, albo w parę sekund po tem, powinno nastąpić jednoczesne „przytarcie" ostrogi i kół do ziemi.

Po lądowaniu następuje dobieg samolotu, w czasie którego drążek sterowy powinien być ściągnięty, aż do zupełnego zatrzymania się.

Wypadki szczególne.

Większość uszkodzeń samolotów powstaje przy lądowaniu, a nawet przy lądowaniu nieprzymusowem. I w okolicznościach zupełnie sprzyjających zdarzają się wypadki podłamania maszyny przez niewprawnych pilotów, nie mówiąc już o uczniach.

Błędy przy lądowaniu popełniają wszyscy piloci. Jednak dłuższa praktyka pozwala na ich poprawienie w czas, zanim maszynie zagrozi niebezpieczeństwo. Umiejętne posługiwanie się gazem i sterami (zwłaszcza sterem bocznym) oraz szybka orjentacja niemal zupełnie wyklucza takie wypadki, w których przy lądowaniu nie wchodzą w grę inne czyniki po za pilotem.

Chcę omówić kilka szczególnych wypadków wadliwych lądowań i sposoby ratowania z nich samolotu.

Lądowanie na koła.

Jednym z najczęściej spotykanych błędów ucznia jest lądowanie na koła, spowodowane zazwyczaj nie dość szybkiem, albo nie dość wczesnem ściągnięciem knypla nad ziemią.

Jeżeli takie lądowanie odbywa się łagodnie, t. j. — jeżeli samolot nie skacze, a tylko toczy się na kołach z uniesionym jeszcze ogonem, należy zaniechać energicznego ściągnięcia knypla, które przy lądowaniu na trzy punkty (na koła i ostrogę jednocześnie) jest ostatnim ruchem lądującego. Natomiast trzeba drążek sterowy ściągać tak wolno, aby podwozia nie oderwać od ziemi.

Jeżeli samolot gwałtownie uderzy kołami w ziemię i odbije się pod dużym kątem na znaczną wysokość, trzeba oddać knypel wprzód i dać t. zw. szprycę, czyli otworzyć i z powrotem przymknąć gaz, postępując dalej tak, jak przy normalnem lądowaniu na danej wysokości, a więc — ściągając knypel w miarę zbliżania się ziemi.

Patrzeć zawsze daleko przed siebie, a nie pod skrzydło. Knypel oddawać wprzód razem z podskokiem maszyny. Tak samo dawać gaz, a nie wtedy, kiedy maszyna opada wdół, ponieważ wówczas powiększa się tylko siłę powtórnego uderzenia kół o powierzchnię lotniska.

Powyżej opisany podskok maszyny (pod dużym kątem w stosunku do ziemi) dowodzi, że samolot posiada małą szybkość poziomą. Szpryca ma za zadanie szybkość tę powiększyć, czyli wzmóc lotność maszyny, wyciągnąć ją wprzód, przedłużyć i złagodzić skok, zmniejszając kąt opadania, który bez niej równałby się kątowi odbicia (a nawet byłby większy od niego).

Znam bardzo dobrych i doświadczonych instruktorów, którzy są zdania, że uczeń nie powinien nigdy stosować szprycy, ponieważ koordynacja i szybkość ruchów jest przy takim sposobie poprawiania złego lądowania zbyt trudna dla młodego pilota. Instruktorzy ci polecają w powyższym wypadku poprostu otwarcie pełnego gazu i wyrwanie maszyny w powietrze, celem wykonania jeszcze jednego okrążenia i lądowania od początku.

Zgoda. Jednak — dopóki rozporządzamy sprawnie działającym silnikiem.

Może się zdarzyć przecież, że silnik „nawala" i nie można wykonać okrążenia (mówię o lądowaniu przymusowem).

Co wtedy?

Dlatego, aby dać szprycę, wystarczy moc „nawalającego" nawet silnika, ale nie wystarczy jej dla zrobienia okrążenia...

Pozostawiam tę sprawę osądowi czytelników. W każdym razie, zarówno szprycę, jak wyrwanie maszyny w powietrze trzeba bezwarunkowo pokazać uczniowi przed wylaszowaniem go na pierwszym typie samolotu.

Jeżeli samolot podskoczy, mając dużą szybkość poziomą, kąt odbicia się od ziemi będzie niewielki. Niema potrzeby stosowania wówczas szprycy. Jednocześnie z odbiciem się maszyny, trzeba wtedy oddać knypel wprzód, do położenia neutralnego, i zaraz zacząć normalnie ściągać. Ruch knypla wprzód musi być szybki tak, aby knypel znalazł się w położeniu neutralnem przed osiągnięciem przez samolot najwyższego punktu skoku.

Przy słabem odbiciu samolotu, bez względu na kąt odbicia, najlepiej trzymać knypel na sobie, nie oddając go wcale wprzód.

Trawers.

Trawers przy lądowaniu może być spowodowany przez wiatr boczny, albo przez nieuwagę pilota. Zwłaszcza uczniowie niskiego wzrostu często powodują trawers, wychylając się z kabiny, aby zobaczyć ziemię, przyczem nieświadomie krzyżują stery.

Zwracam uwagę instruktorów, że najczęściej trawersują uczniowie, przyzwyczajeni do lądowania tylko po jednej stronie grupy. Dlatego trzeba zmieniać miejsce lądowania, raz na lewo, raz na prawo od chorągiewki.

Analizę zjawiska trawersu i sposób usuwania go podałem w artykule o starcie i nie będę się tu powtarzał.

Podwianie i skręt przy dobiegu.

Właściwie tak zwane podwianie i skręt maszyny podczas dobiegu nie należą do błędów ucznia. Mimo to, zajmę się niemi na tem miejscu, gdyż stanowią one również wypadki szczególne lądowania i wymagają od pilota natychmiastowej reakcji, dla uratowania maszyny od rozbicia.

Zdarza się często — zwłaszcza podczas silnego wiatru i rzucania — że maszynę „podwiewa" pod skrzydło, tuż nad ziemią, przyczem następuje silne pochylenie wbok, nieraz tak wielkie, że skrzydło zaczepia o ziemię.

Ponieważ samolot nad samą ziemią przy lądowaniu posiada szybkość minimalną, przeto nie reaguje w takim stopniu na ruchy sterów, a zwłaszcza lotek, jak w locie na gazie. Pochylając się przy podwiewaniu, nie reaguje więc na wychylenie lotek i, kładąc się dalej, dotyka jednem kołem ziemi. Następuje wtedy jednostronne zahamowanie szybkości i skręt w kierunku pochylenia maszyny, grożący zniesieniem podwozia, złamaniem skrzydła lub kapotażem.

Opanowanie tego niebezpieczeństwa zależy od wczesnego reagowania pilota. Reagować trzeba nie lotką (bo to niewiele, albo nic nie pomaga), a sterem nożnym i to bardzo silnie. Naturalnie należy dawać nogę przeciwną kierunkowi pochylenia i skrętu podwianej maszyny.

Jeżeli to nie wystarczy dla sprostowania samolotu, można dodać trochę gazu, oddając drążek sterowy wprzód.

Loty kontrolne na lądowanie.

Loty kontrolne na lądowanie (dwusterowe po wylaszowaniu ucznia) mają na celu bądź kontrolę, czy uczeń nie manieruje się, bądź też poprawienie błędów w lądowaniu, zauważonych przez instruktora dopiero po wylaszowaniu ucznia. Wreszcie ustalenie lądowania dokładnie w miejscu pożądanem (przy grupie). W czasie lotów kontrolnych można pozatem pokazać uczniowi lądowanie z glisady i inne lądowania specjalne, jak np. lądowanie z bocznym wiatrem (z trawersem pod boczny wiatr), lądowanie z przepadaniem, lądowanie z gazem i t. d.

Lądowania specjalne zostaną szczegółowo omówione przezemnie w artykule o wypadkach i katastrofach lotniczych oraz o warunkach szkolnych (egzaminach praktycznych).

Janusz Meissner, por. pil.

Stefanowi Pawlikowskiemu.

MYŚLIWCY

Nieduże miasto: ot, tysięcy ...dzieści.
Orkiestra, młodzież, plakaty L.O.PePe — — —
Za parkanem, na dachach, niesprawdzone wieści:
— Toż to nie europlany. — Tylko co? — To? E!

Przez ubity wiatrami gościniec niebieski.
Szlakiem owadów, ptaków, pocisków i chmur
Suną nad horyzontem cieniuteńkie kreski,
Na jakiś niewidzialny nanizane sznur.

Rosną, rosną..., już słychać, jak szumią w oddali.
Już nie mruczą, już warczą — — — To nie warkot: ryk!
Przylecieli, nad miastem przedefilowali,
Zawrócili, złamali się, zmienili szyk.

Jak perły z kolji pryśli po modrym dywanie:
Ktoś wali się kilometr korkociągiem w dół,
Ktoś miękko Immelmana rżnie po Immelmanie,
Ktoś kogoś teraz ma... o metr poniżej kół.

Ktoś loopingi i beczki tuzinami kręci
(Popatrzeć na altimetr później będzie czas) —
Rozkaz „na 500 metrów" — wywietrzał z pamięci.
— Raport? To będzie jutro. Dziś — żyjemy raz!

Przepisowo zzieleniał pan komendant miasta,
Rzekł prezes: — Niech ich djabli! — i zgiął sztywny kark,
Drgnął tłum, cycyknął rabin, a płocha niewiasta
Sięgnęła do torebki po karmin do warg.

Juljusz Baykowski.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB AKADEMICKI W KRAKOWIE

Uroczyste zakończenie kursu p.w. lotniczego. W dniu 14.V odbyło się w lokalu Klubu uroczyste zamknięcie kursu p.w. lotn. i rozdanie świadectw, na którą to uroczystość przybyli przedstawiciele władz, zaproszeni goście, uczestnicy kursu oraz zarząd i członkowie AAK. Po przemówieniu prezesa mjr. dr. Michalika oraz mjr. Z. Romanowskiego, zasłużonego dla zorganizowania tegoż kursu, odbyło się wręczenie świadectw i wspólna fotografja.

Udział AAK. w międzynarodowym meetingu w Zagrzebiu. Zaproszony do wzięcia udziału w Międzynarodowym Meetingu w Zagrzebiu, organizowanym przez Król. Aeroklub Jugosł. w dniu 25 i 26 maja, Klub nasz, mimo ciężkich warunków finansowych, wysłał awionetkę RWD-4 z pilotem klubowym, kpt. Jerzym Bajanem i inż. Rościsławem Dzierzbickim.

Jak wysoko stoi polski sport lotniczy, świadczy fakt, że kpt. Bajan zdobywa za akrobację pierwszą nagrodę w postaci cennego, kryształowego puharu i drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji na kilkunastu innych zawodników.

W powrotnej drodze piloci nasi wstąpili do Budapesztu i Bratysławy, gdzie byli przyjmowani przez tamtejsze kluby lotnicze.

Uroczyste otwarcie i poświęcenie lotniska w Sandomierzu. Dzięki staraniom Kom. Woj. LOPP w Kielcach, zostało w środę, dn. 3 czerwca, otwarte nowe lotnisko turystyczne w Sandomierzu, położone tuż pod miastem, posiadające wymiary 450 × 600 m.

Na powyższej uroczystości Klub nasz był reprezentowany przez prezesa Klubu, mjr. dr. K. Michalika i członków: Miłkowskiego Cz., Prochowskiego S., i Kroka T., którzy przylecieli na awionetkach S-1 i RWD-4.

Po uroczystości piloci nasi urządzili kilka lotów pasażerskich.

Nowe lotnisko oddalone jest od Krakowa o 140 km, którą to odległość można przebyć samolotem w niespełna godzinę.

Uroczystość wręczenia dyplomów członkom honorowym Klubu. W sobotę, 6 czerwca wieczorem, odbyła się w lokalu Klubu piękna uroczystość wręczenia dyplomów 3 członkom honorowym AAK.

Prezes Klubu, otwierając uroczystość, w przemówieniu swojem podniósł zasługi członków hon. dla rozwoju Klubu, a tem samem i dla rozwoju sportu lotniczego, do którego nasz Klub tak wybitnie się przysłużył.

Po przemówieniu członków honorowych, wręczono dyplomy pierwszemu prezesowi i założycielowi Klubu, kpt. pil. dr. Halewskiemu Tadeuszowi, mjr. pil. Gilewiczowi Juljuszowi, ofiarodawcy aparatu Nieuport i byłemu prezesowi mjr. pil. Romanowskiemu Zenonowi. Uroczystość zakończyła się skromnem przyjęciem i miłą pogawędką towarzyską.

Chrzest samolotów i otwarcie nowego roku szkolnego. W dniu 7.VI o godz. 10 rano odbyła się na lotnisku, obok hangaru AAK., uroczystość chrztu 8-miu samolotów klubowych, na którą to uroczystość oprócz dostojnych rodziców chrzestnych przybyli reprezentanci władz, organizacyj społecznych, prasy oraz inni goście i członkowie Klubu.

Prezes Klubu w powitaniu wskazał na zadania i cele naszego młodego Klubu, tak chlubnie zapisanego na kartach rozwoju sportu lotniczego, czego dowodem jest praca konstr. kol. Sido i szereg nagród zdobytych przez naszych pilotów klubowych. Po ceremonji chrztu odbyły się dla rodziców chrzestnych i gości loty nad Krakowem na awionetkach S-1 i RWD-4.

Podhalański Zlot Awionetek. Termin Zlotu Podhalańskiego został przesunięty na dzień 19 lipca. Ponieważ do tej pory regulamin Zlotu nie został przez ARP. zatwierdzony, nie możemy go ogłosić w obecnym numerze, zostanie jednak przesłany wszystkim Klubom.

Klub nasz rozpoczął już przygotowania do powyższego Zlotu.

Lot Południowo - Zachodniej Polski. Następną imprezą lotniczą, urządzaną przez AAK, jest Trzeci Lot Płd.-Zachodniej Polski, który odbędzie się w dniu 15 — 16 sierpnia.

Regulamin tego Lotu opracowany został w ten sposób, że nie będzie on konkursem szybkości, lecz zapewni zwycięstwo temu, kto uzyska największą regularność lotu.

W Locie przyrzekły wziąć udział Aerokluby z Brna, Pilzna i Zagrzebia.

Za Zarząd:
Kierownik Sekcji Propagandy
(—) St. Bezdek.

Kraków, dn. 9.VI.1931.

ŚLĄSKI KLUB LOTNICZY
KATOWICE
LOTNISKO

Nowe władze. Na walnem zebraniu członków Śląskiego Klubu Lotniczego, odbytem dnia 26 maja 1931 r., dokonano wyboru władz klubu w następującym składzie:

Prezes honorowy: Dr. Michał Grażyński, wojewoda Śląski, Katowice.

Rada: Prezes — Inż. Mieczysław Niebieszczański, pułk. w s. sp., prezes D. K. P., Katowice; członkowie: dr. Tadeusz Halewski, kapitan-pilot, Warszawa; dr. Adam Kocur, prezydent miasta Katowice; Zenon Romanowski, major-pilot, d-ca parku 2 p. lotn. w Krakowie, dr. Tadeusz Saloni, naczelnik Biura Prezydjalnego Śl. Urzędu Wojew., Katowice.

Zarząd: Prezes — inż. Marjan Przybylski, pułk. dypl. w s. sp., dyrektor Katowickiej Ski Akc. dla Górnictwa i Hutnictwa, Świętochłowice; członkowie: inż. dypl. Ernest Cieślewski, ppłk. w s. sp., pilot, b. dowódca 2 p. lotn., Katowice — Syndykat Polskich Hut Żelaznych, major Roman Łączyński, Katowice, dztwo 23 dywizji, inż. Stanisław Paczkowski, naczelnik Wydziału D. K. P., Katowice, Edward Sopora, pilot sportowy, Król. Huta, ul. Kopernika 4, inż. Wilhelm Stachulla, pilot, Katowice, Rynek 9, Jan Wierzejski, major-pilot w rezerwie, Katowice — Ligota, Książęca 13; zastępcy: inż. Stanisław Daszewski, kpt. rez. obserwator, Katowice ul. Piłsudskiego 60, Tadeusz Kominkowski, dyrektor oddziału P. L. L. Lot, Katowice — lotnisko, inż. Karol Miłobędzki kpt. obserwator, Katowice, ul. Drzymały 9, inż. Franciszek Rzytki, Katowice, Krasińskiego. Jedno miejsce zarezerwowane dla przedstawiciela mającej się stworzyć sekcii Ś. K. L. w Cieszynie i upoważniono Zarząd do kooptacji.

Komisja Rewizyjna: Wilhelm Markwitz, sierżant-pilot. Katowice, ul. Kościuszki 16, Józef Rudzok, Katowice D. K. P., Teodor Sośnierz, naczelnik Wydziału D. K. P.. Katowice.

Delegatem dla zastępowania Klubu przed władzami centralnemi obrano dr. Kazimierza Gaszyna, rotm. rez. obserwatora, Warszawa, Aleje Ujazdwoskie 37.

Za Zarząd:
(—) Inż. M. Przybylski
Prezes

BIULETYN INNYCH STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH

ZWIĄZEK AWIATYCZNY STUDENTÓW POLITECHNIKI LWOWSKIEJ

Sprawozdanie z działalności za czas od 20.II do 20.V. 1931. Dnia 20 marca br. odbyło się nadzwyczajne walne zebranie mające głównie na celu zmianę statutu i przyjęcie szeregu wolnych wniosków. Ustalono, że członkiem zwyczajnym może być nietylko student Politechniki Lwowskiej, ale każdy, kto ukończył studja na tejże Politechnice i był poprzednio członkiem Zw. Aw. Dalsza zmiana statutu polega na ustanowieniu Rady Opiekuńczej, w skład której wchodzą: J. M. Rektor Politechniki Lwowskiej, każdorazowy Dziekan Wydz. Mech., każdorazowy Kierownik Instytutu Aerodynamicznego, 2 profesorów Wydz. Mech., wybieranych co 5 lat, Prezes Kom. Woj. LOPP we Lwowie, Dowódca DOK Nr. VI, Delegat Lotnictwa Cywilnego, Delegat Lotnictwa Wojskowego.

Zarząd Związku Awiatycznego obowiązany jest składać dwa razy do roku sprawozdania ze swej działalności i przedstawiać program prac na okres następny przed Radą, której celem jest popieranie prac Związku i czuwanie nad jego pracami i zamierzeniami. Nastąpiły również zmiany w składzie Komisji Lustracyjnej Związku: w miejsce kol. B. Gałęzowskiego, przechodzącego na Kierownika Sekcji Propagandowej do Wydziału Zw. Aw., wszedł p. inż. Eugenjusz Roland, kierownik Lwowskiego Oddziału „Lotu".

Zmiany statutu przyniosły już znaczne korzyści, gdyż w chwili obecnej pracuje w różnych Sekcjach Związku ośmiu inżynierów.

Zapoczątkowany jeszcze w lutym br. kurs szybowcowy konstruktorski dla zaawansowanych w studjach studentów Politechniki, prowadzi nadal inż. Wacław Czerwiński. Kurs cieszy się liczną frekwencją, świadczące o zainteresowaniu i żywotności poruszanych kwestyj na naszej Politechnice. Dzięki staraniom p. prof. Łukasiewicza, dziekana Wydziału Mech., utworzono nowy wykład lotniczy „Mechanika lotu", prowadzony przez p. inż. Rogalskiego Stanisława, znanego konstruktora awionetek RWD. Wykład inauguracyjny, odbyty w dniu 24 kwietnia br. w sali wykł. Laboratorjum Maszynowego, zaszczycili swą obecnością pp.: inż. Stan. Rybicki, prezes Kom. Woj. LOPP we Lwowie, mjr. Tiger i prof. Łukasiewicz. Na wykłady oprócz studentów uczęszczają również oficerowie 6-go pułku lotniczego.

W nowozaczętych pracach Zw. Aw. zwrócono przedewszystkiem uwagę na meteorologję lotniczą, odgrywającą, jako nauka, w szybownictwie zasadniczą rolę. Sekcja Meteorologiczna weszła w porozumienie ze Stacją na Politechnice, Instytutem Geofizyki U.J.K., Stacją „Lotu" i Państwowym Instytutem Meteorologicznym w Warszawie. Stara się ona obecnie o skompletowanie przyrządów i rozpoczęcie systematycznych pomiarów. Prace meteorologiczne prowadzi dr. Władysław Orkisz, asystent prof. U.J.K. Arctowskiego.

Opracowanie terenów szybowcowych prowadzi inż. Marjan Legeżyński, który dokonał wstępnych badań nad nowemi terenami do lotów rekordowych, na których dłuższe żaglowanie nie powinno przedstawiać żadnych trudności. Należałoby w najbliższym czasie tereny te opisać i porobić zdjęcia, wkońcu oblatać i oddać do użytku. Brak funduszów nie pozwala na wykonanie tego w najbliższym czasie. Mjr. Legeżyński pragnąc udostępnić ogółowi poznanie zasad lotu szybowego, przystąpił do przekładu znakomitego dziełka wielkiego niemieckiego meteorologa W. Georgii'ego p. t. „Kraftquellen für Segelflug im Luftmeer".

Celem spopularyzowania szybownictwa wygłoszono 5 odczytów i napisano szereg artykułów, z tych dwa transmitowane były przez Radjostację Lwowską i Wileńską. Książka o szybownictwie wyjdzie w najbliższych tygodniach z drukarni. Szkoda, że inż. Szczepan Grzeszczyk zrezygnował z udziału w broszurce, z powodu nawału pracy w IBTL. Jego doświadczenie i wskazówki przydałyby się bardzo młodszemu pokoleniu lotników szybowcowych. Staraniem Sekcji Propagandowej wydano pocztówki szybowcowe. Serję tworzy 8 charakterystycznych zdjęć, z tekstem objaśniającym. Pocztówki idąc w szeroki świat, przypominać będą ogółowi o pracy nad rozwojem szybownictwa.

W V-tej Wyprawie Szybowcowej do Bezmiechowej, urządzanej przez Aeroklub Lwowski, Związek Awiatyczny udziału niestety wziąć nie mógł. Powodem był nawał pracy organizacyjnej i naukowej, przy szczupłem dotychczas jeszcze gronie pracujących, który uniemożliwia członkom zajętym w pracy Z.A. wyjazd nawet na jeden dzień poza Lwów, o ile ten ostatni nie jest związany ściśle z wyznaczonym programem pracy.

Sekcja Techniczna remontuje szybowiec CW-3, uszkodzony podczas IV-tej wyprawy szybowcowej, oraz przystąpiła do budowy szybowca CW-3, zamówionego przez Akademicki Aeroklub w Wilnie. Przystąpiono również do prac konstrukcyjnych nad nowym szybowcem szkolnym CWJ-1, którego konstruktorami będą inż. Czerwiński Wacław i inż. Jaworski Władysław. Szybowiec ten wykonywa się na zamówienie Wydziału Lotn. Cyw. Ministerstwa Komunikacji.

Właściciel warsztatów, w których ZA. wykonywa szybowce, przystąpił obecnie do budowy piętrowej hali montażowej, która pozwoli wykonywać kilka maszyn naraz, bez względu na warunki atmosferyczne (dotychczas montażu skrzydeł dokonywało się na podwórzu warsztatu). Budowa będzie pod dachem już w końcu czerwca.

Sprawozdanie za czas od 20 maja do 20 czerwca 1931 r. W czasie Zielonych Świąt urządzono wycieczkę, złożoną z jedenastu osób, na V-tą wyprawę do Bezmiechowej.

W związku ze studjami nad terenami szybowcowemi, wyruszy w końcu czerwca ekspedycja na okres 4 — 6 tygodni, by w szeregu miejscowości przestudjować możliwości latania na szybowcach.

W warsztatach budowana jest obecnie hala montażowa, przez co praca nad szybowcem CWJ-1 jest znacznie utrudniona.

W czasie VIII-go Tygodnia LOPP. urządzono na dochód Ligi pokaz lotów na szybowcach, na którym, wśród licznej, bo około 2.500 osób liczącej publiczności, byli obecni: gen. Popowicz, radni m. Lwowa, profesorowie Politechniki Lw.: Łukasiewicz, Borowicz, Ciechanowski i Fuchs, sfery wojskowe, młodzież szkół średnich i t. d. Pokaz spełnił całkowicie swoje zadanie propagandowe. Obecnie przygotowuje się ZA. do urządzenia stoiska na Wystawie Regjonalnej w Tarnopolu.

Kierownik Sekcji Propagandowej
(—) **Bolesław Gałęzowski.**
Lwów, dnia 17 czerwca 1931 r.

PODZIĘKOWANIE

W związku z ukończeniem VIII Tygodnia LOPP, Komitet Stołeczny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, niniejszym składa gorące podziękowanie tym wszystkim, którzy ofiarnością swą, pracą lub inicjatywą przyczynili się do osiągnięcia pomyślnych rezultatów VIII Tygodnia.

KOMITET STOŁECZNY
L. O. P. P.

NASTĘPNY NUMER WYJDZIE JAKO PODWÓJNY W KOŃCU LIPCA.



Drukarnia Techniczna, Sp. Akc. Warszawa, Czackiego 3/5, telefon 614-67.